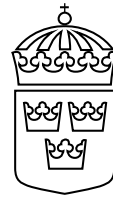


# Regeringens skrivelse

## 2025/26:259



Nationell planering för transportinfrastrukturen  
2026–2037

Skr.  
2025/26:259

---

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 24 april 2026

*Jakob Forssmed*

*Andreas Carlson*  
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Vidare lämnar regeringen i skrivelsen en redogörelse för hur ett tillkännagivande om åtgärder som behövs för ett långsiktigt hållbart transportsystem såsom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel, som riksdagen har riktat till regeringen, har omhändertagits.

## Innehållsförteckning

1	Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur.....	3
2	Bakgrund, utgångspunkter och ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen.....	5
2.1	Bakgrund.....	5
2.2	Ekonomiska ramar och finansiering.....	8
2.3	Kostnadskontroll.....	10
2.4	Alternativ organisering och finansiering.....	12
2.5	Krisberedskap och totalförsvar.....	14
3	Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2026–2037.....	16
3.1	Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur.....	16
3.1.1	Vidmakthållande av väg.....	16
3.1.2	Vidmakthållande av järnväg.....	17
3.2	Utveckling av statlig transportinfrastruktur.....	19
3.2.1	Trimnings- och miljöötgärder.....	19
3.2.2	Namngivna objekt med en kostnad över 150 miljoner kronor.....	22
3.2.3	Riskreserv.....	32
3.2.4	Forskning och innovation.....	34
3.2.5	Räntor och amorteringar.....	35
3.2.6	Ersättning avseende flygplatser.....	35
3.3	Övergripande frågor.....	36
3.3.1	Bärighetsklass 4 (BK4).....	36
3.3.2	ERTMS.....	37
3.3.3	Rennäring.....	38
4	Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	39
5	Effekter av den nya nationella planen för transportinfrastrukturen.....	40
6	Uppföljning.....	47
6.1	Nationell plan.....	47
6.2	Länsplanerna.....	47
7	Riksdagens tillkännagivande.....	48
7.1	Ett långsiktigt hållbart transportsystem.....	48
Bilaga 1	Den nationella planens innehåll avseende investeringar och åtgärder med en kostnad över 150 miljoner kronor.....	52
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 april 2026. ....	64

# 1 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur

Regeringen fastställde genom beslut den 24 april 2026 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. I denna skrivelse redogör regeringen för planeringsarbetet och innehållet i beslutet.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037, i fortsättningen kallad nationella planen eller planen, 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 planen 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 underhåll 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 järnvägstrafik som sjö- och luftfart. Genom att på bästa sätt utnyttja varje trafikslags fördelar och ge dem förutsättningar 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 järnvägen 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 företagets 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 (I2022/01294 m.fl.) 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.

Luftfartens 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. Skr. 2025/26:259

Den av regeringen fastställda 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 Bakgrund, utgångspunkter och ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen

### 2.1 Bakgrund

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 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 byggstartar, 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 m.fl.). 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, 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 det namngivna objektet Elväg, pilotsträcka, ur planen.

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 samt den 31 maj 2025 (LI2024/01223).

Regeringen gav den 24 augusti 2023 Trafikverket i uppdrag att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet (LI2023/03037). Trafikverket 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 vinterväghållning (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 uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk (LI2025/00936). Trafikverket 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 uppdraget i betänkandet Öresundsförbindelser 2050 – 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 trafikflöden 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 har trätt 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 välståndet (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 (LI2025/01810).

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 har utgjort underlag för regeringens beslut den 24 april 2026 om fastställelse av dels nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 samt om vilka objekt som Trafikverket får byggstarta år 1–3 (2026–2028), vilka objekt som Trafikverket får förbereda för eventuell byggstart år 4–6 (2029–2031) samt övriga namngivna objekt som Trafikverket får börja planera under planperioden, dels definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Dessa förslag till planer samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar m.m. har utgjort underlag för regeringens beslut om fastställelse. 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).

Det som i denna skrivelse anges om fördelning av medel m.m. avser det som regeringen har beslutat om vid fastställelsen av den nationella planen enligt vad som nu har beskrivits.

## 2.2 Ekonomiska ramar och finansiering

Ekonomiska ramar och kostnader i regeringens beslut om nationell plan 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)<sup>1</sup>. 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
- 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 förvaltningsanslaget räknas in uppgår det totala beloppet till ca 1 321 miljarder kronor. Regeringen avser att återkomma i fråga om ramar för alternativ finansiering genom medfinansiering och förskottering.

Infrastrukturprojekt som ingår i det s.k. transeuropeiska transportnätet TEN-T kan medfinansieras av EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). 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. 1994/95:49, bet. 1994/95:FiU5 rskr. 1994/95:67) utökar eventuell medfinansiering från EU till statlig infrastruktur inte den ekonomiska ramen.

<sup>1</sup> 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 denna skrivelse finns dessa delar beskrivna där medlen numera finns uppförda.

## 2.3 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 uppnås. Det är av största vikt att tidiga kostnadskalkyler är så välunderbyggda 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 väldokumenterat 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 bl.a. att 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 projekt under planering, och att definitiva beslut om genomförandet 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 3.2.3. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot fördyringar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Regeringen anser att Trafikverket i kommande planrevideringar ska 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 vidmakthållande-åtgärder 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 och senast den 31 mars 2027 slutredovisa hur arbetssättet har implementerats.

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 har därför genom beslutet om nationell plan gett 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 och senast den 31 mars 2027 slutredovisa hur arbetssättet har implementerats.

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

## 2.4 Alternativ organisering och finansiering

Som en del i arbetet med att effektivisera planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur aviserade regeringen i propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) bl.a. 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 kostnadseffektivt 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 i nuläget att följande åtgärder skulle kunna prövas för OPS:

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

Innan regeringen tar slutgiltig ställning bör det dock 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 gällande 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.

## 2.5 Krisberedskap och totalförsvar

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 fun

gerande 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 förmågan.

### 3 Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2026–2037

#### 3.1 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 förutsättningsskapande 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.

##### 3.1.1 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 3.3.1. Klimatanpassningsåtgärder genomförs för att öka robustheten mot bl.a. högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. Tjalsäkringsåtgärder är en viktig del i bärighetssatsningen 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 vinterväghållning 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.

### **3.1.2 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 planperioden.<sup>2</sup> Dessutom finansieras vidmakthållande av järnväg med intäkter från banavgifter. Des beräknas under planperioden uppgå till 34,5 miljarder kronor.

Trafikverket har i sitt planförslag redovisat hur järnvägsunderhållet kan prioriteras. Genom planbeslutet ger regeringen 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 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)

<sup>2</sup> 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.

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 ensamt om att tillhandahålla dessa tjänster.

## 3.2 Utveckling av statlig transportinfrastruktur

### 3.2.1 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 enligt planbeslutet avse åtgärder med en total kostnad på högst 150 miljoner kronor, en höjning jämfört med tidigare gräns på 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 nyttor 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-, gestaltnings- och landskapsvårdande åtgärder. Vidare ingår åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten, inklusive dricksvattentäcker 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 måluppfyllelse 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 har i planbeslutet betonat vikten av att de medel som Trafikverket 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 konkurrenskraft, 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 har därför avsatt 1,2 miljarder kronor 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 har regeringen i linje med Trafikverkets förslag avsatt 2,5 miljarder kronor 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 länsplaneramorna 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 framhåller i planbeslutet 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 till Trafikverket.

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 har genom planbeslutet bekräftat 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 tidigare planerat. Regeringen har därmed beslutat att Trafikverket sammantaget får fördela upp till 4,7 miljarder kronor enligt förordningen under perioden 2026–2032.

### 3.2.2 Namngivna objekt med en kostnad över 150 miljoner kronor

Till stora infrastrukturinvesteringar, s.k. namngivna objekt, fördelas 447 miljarder kronor<sup>3</sup> 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 planen tilldelas de namngivna objekten innebär stora satsningar på prioriterade objekt i hela landet. De namngivna objekt som ingår i planen redovisas i *bilaga 1*. I tabell 1 i bilagan anges de namngivna objekt som var pågående när den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 fastställdes. Med pågående avses namngivna objekt för vilka byggtreprenaden 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.

Flygtrafiken i Sverige hålls ihop med Stockholm-Arlanda flygplats som nav. Stockholm-Arlanda flygplats är central i det svenska flygtransport-systemet 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. 2023:178). 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 betänkanudet och samtidigt finns med i planförslaget från Trafikverket och som regeringen fastställt i beslutet om nationell plan 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 har regeringen i planen avsatt 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 betala 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 bl.a. att se om det finns förutsättningar för ett tidigare färdigställande av kapacitetshöjande åtgärder i järnvägssystemet i Skåne i den nationella transportinfrastrukturplanen. Till följd av detta beslutade regeringen att tidigarelägga byggstart av objektet Malmö C, fler plattformsspår. Som redogjorts för ovan, se avsnitt 2.4, ser regeringen att ett kommande överskott från framtida intäkter från Öresundsbron skulle kunna användas till att stärka infrastrukturen i Öresundsregionen. Som också angivits ovan, avsnitt 2.4, 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 regeringen den 24 april 2026 har beslutat 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 Tomtebodavägen–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 stamnätskorridorerna, den s.k. ScanMed-korridoren, som i sin tur ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Regeringen ser att detta utpekade stråk kommer att vara av fortsatt vikt, inte minst för gränsöverskridande transporter och för totalförsvaret. Se

### **Förändringar i förhållande till Trafikverkets planförslag**

För nedan angivna objekt har regeringen beslutat 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 beslutade 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 fördelade 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 beslutade 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 har som en följd av detta fördelat 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 nytt dubbelspår Gävle–Kringlan fortsatt är angeläget. Regeringen har därför beslutat 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 har därför fördelat 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 den nationella planen. 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 har dessutom genom beslutet om nationell plan gett 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 samhällsekonomisk 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 i 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 har genom planbeslutet bekostat 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 planperioden. För att sluta ringledden kring Stockholm och avlasta innerstaden och Essingeleden från biltrafik har regeringen även beslutat 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 exportindustris utveckling. Därför har regeringen beslutat 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, har regeringen därför i planen fördelat 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, har regeringen beslutat 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 huvudadern 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 idag. I Trafikverkets planförslag ingick 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 har regeringen beslutat 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 har därför i planen tillfört 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 beslutade regeringen att lägga 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. Dubbelspåret leder till ett lägre kapacitetsutnyttjande på främst Västra stambanan, vilket ger högre tillförlitlighet. För att detta objekt ska kunna genomföras under planperioden har regeringen därför i planen fördelat drygt 500 miljoner kronor.

De ökade kostnader som har uppstått i Västsvenska paketet, framför allt till följd av fördyringar i Västlänken, det största objektet i paketet, föreslogs 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 finansiering av Västsvenska paketet anges att finansiering av paketet ska ske med 50 procent statligt 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 i planbeslutet för att den regionala medfinansieringen kan ske på andra sätt än genom trängselskatt. Vidare konstaterar regeringen i planbeslutet att medel, ur statens perspektiv, kan 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 har regeringen genom planbeslutet tillskjutit 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 gavs därför i beslutet om nationell plan i uppdrag att redovisa uppdaterad kostnadsutveckling senast den 15 december 2026. Trafikverket ska därefter förhandla med berörda parter med målet att ha en framförhandlad lösning av finansieringsfrågan senast den 15 juni 2027. Trafikverket ska enligt planbeslutet fortsätta genomförandet av Västlänken enligt befintlig tidplan medan förhandling pågår.

För att öka kapaciteten på E6 vid Göteborg, samt minska risken för incidenter och stopp i trafiken, har regeringen beslutat 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 har regeringen beslutat att fördela medel till ett nytt objekt Kinnekullebanan, partiell elektrifiering och standardhöjning så att detta objekt kan genomföras under planperioden. Till objektet har regeringen i planen fördelat totalt 600 miljoner kronor under planperioden.

För att stärka tillgängligheten i stråket Jönköping–Göteborg har regeringen beslutat 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 har regeringen fördelat 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 har regeringen beslutat 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 har regeringen fördelat 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 har fördelat ytterligare 450 miljoner kronor så att elektrifiering och viss upprustning på hela den befintliga sträckan Vaggeryd–Jönköping möjliggörs under planperioden. Regeringen har vidare beslutat vidare att delen Byarum–Tenhult, ny järnväg, utgår vilket är en besparing med 2,7 miljarder kronor.

Regeringen har beslutat 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 har genom planbeslutet utökats 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 har objektet Ostlänken uppställningsspår Linköping, följdinvestering utgått. 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 har regeringen avsatt 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 fyrspår. Detta kommer även att förbättra kapaciteten för Västkustbanan. 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 konstaterar i planen att den 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 så har regeringen tillskjutit 3,3 miljarder kronor under planperioden.

Regeringen har beslutat att omprioritera vissa åtgärder i förhållande till Trafikverkets planförslag. Som en följd av detta har objektet Stockholm C och Tomtebodabangård, delen Tomtebodabangård utgått.

Regeringen understryker i beslutet om nationell plan 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 finns en sammanställning av de förändringar i medelstilledningen till namngivna objekt som regeringen har gjort 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.

**Tabell 3.1 Sammanställning av förändringar i namngivna objekt i regeringens beslut om nationell trafiklagsövergripande plan 2026–2037 jämfört med Trafikverkets planförslag**

Belopp angivna i miljoner kronor

Infrastrukturobjekt	Trafikverkets förslag	Beslutad förändring jämfört med Trafikverkets förslag, +/-	Beslutade avsatta medel totalt under planperioden
Malmbanan Kalixfors bangårdsförlängning*	0	165	165
Malmbanan, Kaisepakte 3-spårsstation*	0	243	243
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	14 503	-150	14 353
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Kubikenborg–Dingersjö**	0	4 065	4 065
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, nytt dubbelspår, ny trafikplats	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	0	1 000	1 000
Vägpassage Södertälje kanal	0	500	500
Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård**	2 180	-2 180	0
Värmlandsbanan, Karlstad–Kil, högre kapacitet/dubbelspår	0	2 100	2 100
Station Finnsletten	0	0	0
Göteborg–Alingsås, högre kapacitet, hela sträckan***	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
Kinneullebanan, partiell elektrifiering och standardhöjning	0	600	600
Rv 26 Mullsjö–Slättäng	375	174	549
Rv 40 Jönköping–Ulricehamn, utbyggnad till 2+2-väg	0	3 800	3 800

Infrastrukturobjekt	Trafikverkets förslag	Beslutad förändring jämfört med Trafikverkets förslag, +/-	Beslutade avsatta medel totalt under planperioden
Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet		450	
	3 319		1 264
Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet		-2 505	
Signalkostnad, delen Byarum–Tenhult****		-209	
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2		-2 000	
	89 516		88 063
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2		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
<b>Summa förändringar</b>		<b>15 284</b>	

\*Inklusive kostnader för omgenerering av ERTMS.

\*\*Inklusive signalkostnader.

\*\*\* Kostnaden som anges för Trafikverkets förslag avser lokaliseringsutredning 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 miljöbalken 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 genom planbeslutet lagt till objektet Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, nytt dubbelspår, ny trafikplats, i dess nya omfattning.

Regeringen har genom planbeslutet fastställt en rätt till ersättning för länsstyrelsernas arbete med följande infrastrukturobjekt och till angivet maxbelopp.

**Tabell 3.2 Maxbelopp per infrastrukturobjekt**

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 (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana	3 miljoner kronor

### 3.2.3 Riskreserv

Genom planbeslutet har en central riskreserv införts i syfte att förbättra den nationella planens förmåga att hantera oförutsedda kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess. För riskreserven har knappt 38 miljarder kronor avsatts, 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 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. 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 genom planbeslutet har gett Trafikverket i uppdrag att införa vid kostnads- och innehållsförändringar för alla namngivna objekt i nationell plan och länsplaner, se vidare avsnitt 2.3. 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 kostnads kontroll 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 det 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 byggstart 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 planbeslutet, och 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 en eventuell byggstart.

Trafikverket ansvarar för att följa upp och dokumentera hur riskreserven har använts. Regeringen avser att ge Trafikverket ett uppdrag med närmare

### 3.2.4 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 finansiär som utförare av forsknings- och innovationsinsatser inom samtliga trafikslag. För att säkerställa en hög kvalitet är det avgörande att forskningsfinansiärer 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.

Regeringen konstaterar i planbeslutet att transportsektorns kompetensförsörjning, konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet behöver stärkas och att det kan göras genom att Trafikverket under planperioden prioriterar följande tre områden:

1. Ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturuområdet, 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 i planbeslutet 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 understryker i planbeslutet 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 högrafikerad 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. Regeringen har därför genom planbeslutet gett Trafikverket i uppdrag att 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.

### **3.2.5 Räntor och amorteringar**

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

### **3.2.6 Ersättning avseende flygplatser**

Under planperioden fördelas från nationell plan 1 236 miljoner kronor i statsbidrag till kommuner för att finansiera delar av icke-statliga flygplatsers 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 görs i den nationella planen avseende de icke-statliga flygplatserna, genom att anslagsmedel 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

dock 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.

### 3.3 Övergripande frågor

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

#### 3.3.1 Bärighetsklass 4 (BK4)

De ökade medlen till bärighet i planen 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 anger i planbeslutet att Trafikverkets genomförande av de åtgärder som krävs för att uppfylla målet om en utbyggnad till BK4 av vägnäten till de angivna årtalen kommer att följas upp noga.

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.

Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) ska införas i det statliga svenska järnvägssystemet. 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 i planen, 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 ett ERTMS-system 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 i planbeslutet 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. Regeringen anför i planbeslutet att Trafikverket löpande ska 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 planförslaget föreslagit att 3 miljarder kronor ska avsättas för bidrag till ombordutrustning för ERTMS inom ramen för trimningsåtgärder. Regeringen har i planen utökat detta belopp 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.

### 3.3.3 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 Malmbanan 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 kostnadseffektivitet. Regeringen delar i planbeslutet 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 genomförandet 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 som tidigare har saknat medel. 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 har 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

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

Regeringen fastställde i beslutet om nationell plan den ekonomiska ramen för länsplanerna till ca 60 590 miljoner kronor, 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 sysselsättningstillväxt 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 länsplaneramarerna 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 länsplaneramarerna. Att de totala länsplanemedlen samlas bidrar till ökad effektivitet och flexibilitet för länsplaneuppgrävtarna.

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 påminner i beslutet om nationell plan 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.

**Tabell 4.1 Ekonomiska ramar 2026–2037**  
(miljoner kronor)

Län	Ramar
Stockholms län	14 120
Uppsala län	2 534
Södermanlands län	1 649
Östergötlands län	2 717
Jönköpings län	2 270

Län	Ramar
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
<b>Summa</b>	<b>60 590</b>

Trafikverket ska enligt planbeslutet 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 år 2029.

## 5 Effekter av den nya nationella planen för transportinfrastrukturen

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 bidrar sammantaget till att stärka näringslivets förutsättningar, regional utveckling och landsbygdsutveckling samt till stärkta förutsättningar för totalförsvaret och bostadsförsörjning. Genomförandet av planen leder till att transportsystemet blir mer pålitligt, arbetspendling och godstransporter underlättas, punktligheten förbättras och förutsättningarna att leva och verka i hela landet stärks.

### *Kraftigt ökat underhåll, fler trimningsåtgärder och bättre trafiksäkerhet*

De kraftigt ökade satsningarna på underhåll som de historiskt stora ekonomiska ramarna medger, kommer att vända den destruktiva trenden som har inneburit att underhållsskulden tillåtit växa. Den nationella planen bidrar därmed till att den statliga transportinfrastrukturens funktion

och tillförlitlighet säkras. För vägsystemet kan hela underhållsskulden återtogs under planperioden och för järnväg så mycket som Trafikverket bedömer är möjligt att genomföra under perioden. Detta är viktigt för såväl medborgare som näringsliv i hela landet. Näringslivets transporter främjas också genom de ökade medlen för såväl underhåll som för bärighetsåtgärder som innebär att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, påskyndas.

Regeringen anser att det är kostnadseffektivt att vårda och utveckla den befintliga infrastrukturen. Förutom underhåll ser därför regeringen att trimningsåtgärder i befintlig infrastruktur fortsatt är ett viktigt verktyg för snabba och kostnadseffektiva kapacitets- och kvalitetsförbättringar för person- och godstrafik i det svenska transportsystemet. Regeringen har därför avsatt mer medel för denna typ av åtgärder jämfört med tidigare plan. Regeringen ser vidare behov av fortsatta satsningar i dialog med näringslivet för åtgärder som bidrar till hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten mellan samtliga trafikslag. Därför har regeringen utökat den s.k. näringslivspoten till 1,2 miljarder kronor vilket är 20 procent mer än i den tidigare planen.

För att stötta tågoperatörerna har regeringen i planen avsatt medel för ett bidrag till ombordutrustning för ERTMS i syfte att säkerställa ett effektivt införande och genomförande av ERTMS.

De ökade trimningsmedlen förbättrar även förutsättningarna för att genomföra kollektivtrafikåtgärder. Inom ramen för trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet har regeringen i planen även avsatt medel för ökad och säker cykling. Cykelåtgärder ingår dessutom i namngivna objekt, i kvarvarande stadsmiljöavtal samt i länsplanerna. Regeringen har också utökat länsplanernas ramar för att möjliggöra ytterligare regionala förbättringar och därtill inrymma ett mer effektivt och samlat genomförande av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder som i tidigare plan var avsatta i särskilda potter.

Länsplaneupprättarna ombads att särskilt redovisa hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten. Av förslagen till länsplaner framgår att regionerna har lagt stort fokus på åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. Statens trafiksäkerhetsåtgärder genomförs både som namngivna objekt och som trimningsåtgärder på det statliga vägnätet. Staten medfinansierar även åtgärder på det kommunala vägnätet genom länsplanerna. Dessutom har åtgärder som förbättrar förutsättningarna för cykling och kollektivtrafik ofta positiva effekter för trafiksäkerheten. Regeringen utökar genom planbeslutet medel för åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Därutöver bidrar åtgärder både inom vidmakthållande och namngivna investeringar till att allvarliga skador undviks och att liv kan räddas i trafiken.

Regeringens satsning på trimningsåtgärder möjliggör mer klimatanpassning i järnvägssystemet. Åtgärderna syftar till att göra järnvägsinfrastrukturen robustare så att den bättre kan stå emot effekter av klimatförändringar. Klimatanpassning på vägnätet hanteras inom anslagsposten för vidmakthållande.

Det förändrade säkerhetsläget i världen innebär att intensiteten i arbetet med it-infrastruktur och säkerhet behöver öka, vilket regeringen genom planbeslutet möjliggör. Flera olika typer av trimningsåtgärder bidrar till

totalförsvaret genom att bidra till ökad kapacitet, robusthet, redundans samt möjliggörande för längre och tyngre transporter.

Genom miljöåtgärder avhjälps brister i befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Regeringens höjning av medlen för miljöåtgärder möjliggör en ökning av buller- och vibrationsåtgärder, landskapsåtgärder, vattenåtgärder och sanering av förorenade områden.

Åtgärder för att möta rennäringens behov kan finansieras med olika medel, såväl med medel för trimnings- och miljöåtgärder som med medel för namngivna objekt och vidmakthållandemedel. Ökade underhållsramar och regeringens tillskott till trimning ger nu mer resurser än i tidigare plan för att underhålla befintliga anläggningar, såsom stängsel och passager, samt förstärka med nya.

### *Betydande investeringar i ny infrastruktur*

Den nationella planen innehåller betydande satsningar på investeringar i ny infrastruktur. Regeringen har lagt stor vikt vid att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringen av nya investeringar och Trafikverket har i enlighet med det föreslagit att objekt med ökade kostnader eller försämrade nyttor ska utgå eller bli föremål för omtag. Regeringen har därtill valt att göra ett antal förändringar jämfört med Trafikverkets planförslag.

Regeringen anser att det behövs mer av ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i urval och prioritering av åtgärder. Regeringen har därför i planen utökat medlen till ett antal objekt och lagt till ett antal nya objekt jämfört med Trafikverkets förslag.

Kapaciteten på Ostkustbanan behöver öka och stråket Gävle–Sundsvall stärkas och regeringen har därför beslutat att fördela medel till etappen Kubikenborg–Dingersjö så att den kan genomföras under planperioden. Regeringen har även utökat medlen till etappen Gävle–Kringlan, jämfört med Trafikverkets planförslag. Objektet har reviderats till att endast omfatta nytt dubbelspår för Ostkustbanan och en ny trafikplats, och beräknas till stora delar kunna genomföras under planperioden. Eftersom regeringen bedömer att stråket Stockholm–Oslo kommer att vara av fortsatt vikt, inte minst för gränsöverskridande transporter, har regeringen lagt till objektet Värmlandsbanan Karlstad–Kil, högre kapacitet/dubbelspår så att detta objekt kan genomföras under planperioden. Tillsammans med objektet Kil–Charlottenberg medverkar det till att korta restiden mellan Stockholm och Oslo, öka kapaciteten och robustheten och stärker järnvägens konkurrenskraft i stråket för gods- och persontransporter. Åtgärderna bidrar även till att stärka totalförsvarets förmåga att upprätthålla samhällsviktiga transporter längs stråket.

Regeringen har beslutat att ytterligare satsningar ska göras på stråk i Göteborgsregionen. För att effektivisera planeringen och utbyggnaden har regeringen beslutat att utöka objektet Olskroken–Alingsås, etapp Olskroken–Partille till att omfatta hela sträckan Olskroken–Alingsås. Planeringen av hela sträckan behöver ske samordnat. Regeringen tillför därför ytterligare medel. 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, och inledningsvis så snart som möjligt på etappen Olskroken–Partille. Med objektet utökas kapaciteten för både gods- och persontrafik och kopplingen till Göteborgs hamn stärks. Vidare har regeringen beslutat att lägga 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. Dubbelspåret leder till ett lägre kapacitetsutnyttjande på främst Västra stambanan, vilket ger högre tillförlitlighet. Regeringen har dessutom lagt in objektet väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet för att öka kapaciteten på E6 vid Göteborg och minska risken för incidenter och stopp i trafiken.

För att förbättra arbets- och pendlingsmöjligheter i Kinnekullebanans stråk samt bidra till en överflyttning av gods från väg till järnväg har regeringen lagt till ett nytt objekt Kinnekullebanan, partiell elektrifiering och standardhöjning i planen. Regeringen har också lagt till objektet Rv40 Jönköping–Ulricehamn för att stärka tillgängligheten i stråket Jönköping–Göteborg. Därmed byggs hela den kvarvarande vägsträckan mellan Stockholm och Göteborg ut till 2+2 väg. Kopplat till detta utökas även objektet Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö–Mon, till att omfatta hela sträckan Mullsjö–Slättäng. Dessa åtgärder sammantaget och tillsammans med de av Trafikverket föreslagna och i planen intagna åtgärderna som exempelvis Rv 26, 40 Trafikplats Hedenstorp och E4 Trafikplats Ekshagen samt tidigare i planen inlagda objekt förbättrar framkomligheten och ökar säkerheten i såväl det öst-västra som nord-sydliga stråket. I linje med regeringens vilja att vårda befintlig infrastruktur har medel fördelats till den existerande banan Vaggeryd–Jönköping för elektrifiering och viss upprustning. Därmed har ny järnväg på sträckan Byarum–Tenhult utgått. Regeringen har vidare tillskjutit medel för att möjliggöra tidigareläggning av hela objektet Hässleholm–Lund.

För att öka tillgängligheten till verksamhetsområdet Finnslätten utanför Västerås har regeringen beslutat att en ny station på Mäljarbanan vid Finnslätten ska ingå i planen, under förutsättning att den är fullt externt finansierad.

Sedan tidigare har regeringen prioriterat genomförande av ett flertal åtgärder på Malmbanan. Till detta har regeringen nu lagt in ytterligare två objekt på Malmbanan i planen för att möta industrisatsningarna i norra Sverige, dels bangårdsförlängning vid Kalixfors, dels 3-spårsstation vid Kaisepakte. Därutöver pågår sedan tidigare genomförande av ett tiotal åtgärder på Malmbanan, både namngivna objekt och trimningsåtgärder.

Regeringen ser ett behov av att prioriterade satsningar också utvecklar och stärker transportsystemets förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner. Den nationella planen ger betydande bidrag till ett robust och väl fungerande transportsystem som är väsentligt för att samhället ska fungera, och ökar även förmågan att stå emot olika typer av störningar i såväl en krissituation, vid höjd beredskap, krigsfara och ytterst i krig. Regeringens stora satsningar i planen på såväl vidmakthållande som utveckling av transportsystemet kommer att bidra till krisberedskap och totalförsvarets behov. Objekt som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar finansieras därtill i särskild ordning.

Takten i införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg, European Rail Traffic Management System (ERTMS) ökar påtagligt genom den nationella planen, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Enligt den tidigare planens medelstilldelning skulle det ha dröjt till 2070 innan ERTMS var infört i Sverige. Trafikverket har på regeringens uppdrag utformat en plan som 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. Trafikverket har sedan tidigare regeringens uppdrag att årligen redovisa hur införandet av ERTMS fortskrider.

Regeringen stärker genom den nationella planen den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. I planen ingår bl.a. flera järnvägsobjekt i Skåne som är viktiga för person- och godstrafiken i Öresundsregionen och resten av Sverige. I stråket Stockholm–Oslo förbättras förutsättningarna för att öka kapaciteten på delar av flödet bl.a. genom objekten Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg och Karlstad–Kil. Åtgärder på bl.a. Malmbanan och stambanan genom övre Norrland stärker järnvägsinfrastrukturen i gränsområdena mellan Sverige, Norge och Finland. Regeringens satsning på starkt isbrytarkapacitet i Östersjön i är ett viktigt tillskott för att underlätta gränsöverskridande handel, särskilt i kombination med de satsningar som görs i form av farledsåtgärder.

Ett trafikslagsövergripande perspektiv är nödvändigt för att forma ett effektivt, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem. Regeringen stärker därför luftfartens och sjöfartens konnektivitet med det övriga transportsystemet. I den nationella planen ingår flera åtgärder som ökar kapaciteten och förbättrar tillgängligheten för väg- och järnvägstrafik till och från Stockholm-Arlanda flygplats t.ex. på E4 och Ostkustbanan, se vidare avsnitt 3. Åtgärderna stärker flygplatsens konkurrenskraft och bidrar till en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för medborgare och näringsliv. I den nationella planen ingår även förbättringar i syfte att stärka sjöfartens möjligheter att transportera större godsvolymer. Att sjöfarten kan fungera året runt är väsentligt 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 avgörande för att upprätthålla trafiken till alla svenska hamnar året om. Av det skälet har regeringen i den nationella planen avsatt medel för att fortsätta förnyelsen av isbrytarflottan.

Regeringen gav den 18 september 2025 en förhandlingsperson i uppdrag 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 bekostar genom den nationella planen utfallet av förhandlingen, som utökar kostnaden för objekten Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad

(statlig medfinansiering) och Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik. För att sluta ringleden kring Stockholm och avlasta innerstaden och Essingeleden från biltrafik har regeringen även som en följd av förhandlingen avsatt medel i planen för att påbörja planering av Östlig förbindelse, så att objektet är så väl utrett att en bedömning av Östlig förbindelse kan göras inför nästa planperiod.

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. Regeringen har därför avsatt 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.

Regeringen har genom planbeslutet fastställt en rätt till ersättning för länsstyrelsernas arbete med vissa infrastrukturobjekt som följer av en tillämpning av vissa bestämmelser i miljöbalken för objekten Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke; Norrbotniabanan, Skellefteå–Luleå ny järnväg; Hässleholm–Lund, två nya spår, Norrbotniabanan, Umeå (Dåva)–Skellefteå ny järnväg; Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm); Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, nytt dubbelspar, ny trafikplats samt Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana. Därigenom underlättas genomförandet av projekten och risken att de försenas förhindras.

#### *Fortsatt förbättrad kostnadskontroll och styrning*

Regeringen anser att underhåll av och investeringar i transportinfrastruktur behöver göras på ett kostnadseffektivt sätt där så stor samhällsnytta som möjligt skapas inom en given ekonomisk ram. 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 väldokumenterat problem för såväl drift och underhåll som investeringar. Regeringen har vidtagit ett flertal åtgärder för att stärka kostnadskontrollen så att anslagna resurser fullt ut kan omsättas i effektiv verksamhet, men bedömer att det krävs ytterligare åtgärder för att komma till rätta med att kostnader underskattas och för att motverka att projektens kostnader ökar på ett oförutsett vis. 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 framgick också att objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöve analyseras särskilt och kunde komma att omprövas.

Ett viktigt verktyg för kostnadskontroll är systemet med byggstartsbeslut och regeringens tillämpning av detta verktyg har skärpts.

När systemet med byggstartsrapportering infördes angav regeringen att syftet var att bl.a. skapa bättre möjligheter för att successivt ompröva enskilda åtgärders prioritet, i takt med att kunskaper om åtgärdernas faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas och tiden för genomförande närmar sig. Eftersom det finns en stor osäkerhet i tidiga planeringskedan ska objekt i den senare halvan av planperioden ses som utredningsobjekt, eller objekt under planering, och definitiva beslut om genomförandet ska fattas först i samband med att regeringen beslutar om byte av byggstartsgrupp. Regeringen kommer även fortsatt att aktivt använda sig av processen med byggstartsbeslut för att motverka stora kostnadsökningar i projekt.

Regeringen inför genom planbeslutet en riskreserv som syftar till att förbättra den nationella planens förmåga att hantera oförutsedda kostnadsökningar och därmed förbättra planens generella motståndskraft mot fördyringar. Därmed möjliggörs en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess. Riskreserven bedöms öka kostnadseffektiviteten genom att bidra till att minska förseningar i genomförandet av planen samt minskar risken för undanträngning av andra objekt.

Regeringen ger också genom planbeslutet Trafikverket i uppdrag att vid planeringen av åtgärder tidigt identifiera och dokumentera 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 någon 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 projekt. Det är särskilt viktigt att Trafikverket ser till att ändamål och projektmål i alla skeden sätts så att de inte går utöver vad som krävs för att uppfylla ett objekts grundläggande syfte.

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 har därför i planbeslutet gett 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 kunna redovisas i samband med att Trafikverket lämnar förslag till byggstartsbeslut.

Trafikanalys har sedan tidigare regeringens uppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll. Regeringen avser att fortsatt noga följa detta och vid behov vidta ytterligare åtgärder för att stärka Trafikverkets arbete med kostnadskontroll.

## 6 Uppföljning

### 6.1 Nationell plan

Trafikverket har genom beslutet om nationell plan getts i uppdrag att följa upp den nationella planen gentemot de transportpolitiska målen och återrapportera 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 beslutet om nationell plan eller annars följer av 6 kap. miljöbalken, omfatta följande.

- Hur arbetet för kostnads kontroll 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 planbeslutet.

### 6.2 Länsplanerna

Enligt beslutet om nationell plan ska Trafikverket 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

## 7 Riksdagens tillkännagivande

### 7.1 Ett långsiktigt hållbart transportsystem

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som anförs i reservationen 11 under punkt 4 om ett långsiktigt hållbart transportsystem i betänkandet Infrastrukturfrågor om ett långsiktigt hållbart transportsystem (, (bet. 2022/23:TU4 reservation 11 punkt 4, rskr. 2022/23:137). Av tillkännagivandet följer att det behövs ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och farkoster, elektrifiering och en övergång från fossila till hållbara, förnybara drivmedel. Vidare uppmärksammas i tillkännagivandet vikten av att Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden fortsätter och det anges att Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur måste fortsätta (bet. 2022/23:TU4 s. 214)

Den 21 december 2023 beslutade regeringen skrivelsen Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59). I skrivelsen presenterar regeringen åtgärder för att påskynda elektrifieringen av både lätta och tunga fordon och anger att det behöver bli praktiskt och ekonomiskt möjligt för fler att använda eldrivna fordon, oavsett typ av verksamhet och oberoende var och hur du bor. Vidare presenterar regeringen i skrivelsen ett åtgärdspaket för ladd- och tankningsinfrastruktur i hela landet. Dessutom konstaterar regeringen att politiken ska fortsätta att främja utveckling och produktion av nya fossilfria bränslen men också för att fasa ut de fossila drivmedlen. Därutöver presenterar regeringen i skrivelsen åtgärder för att effektivisera transportsystemet som kan bidra till viktiga utsläppsminskningar samtidigt som tillgängligheten i samhället utvecklas.

I EU har Sverige verkat för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Sverige, i egenskap av ordförande för EU:s ministerråd under det första halvåret 2023, har förhandlat fram flera överenskommelser med Europaparlamentet. Inom ramen för lagstiftningspaketet 55-procentpaketet har preliminära politiska överenskommelser nåtts med Europaparlamentet om förordningar för minskade utsläpp av växthusgaser från sjöfart och flyg samt utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.

Trafikverkets riktade miljöåtgärder i statlig infrastruktur genomförs löpande inom ramen för den trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. En del i Trafikverkets arbete med riktade miljöåtgärder innebär att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljöskador. Regeringen gav den 15 juni 2023 Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). I uppdraget angav regeringen följande: ”Utgångspunkten för genomförande

av uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet, de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås.” Vidare angav regeringen: ”De krav som klimatomställningen ställer på transportsektorn ska beaktas. Energiförsörjning är avgörande för transportsystemets utveckling. Den omfattande förändring av transportsystemet som elektrifieringen innebär bör särskilt vägas in. Utöver klimatomställningen ska även infrastrukturens påverkan på den biologiska mångfalden beaktas.” Inom ramen för uppdraget ska Trafikverket inkomma med en redovisning av på vilket sätt myndigheten arbetar med introduktionen av nya tekniker, metoder och material som bidrar till substantiella utsläppsminskningar vid nyinvesteringar samt drift och underhåll. Trafikverket redovisade det ovan nämnda uppdraget den 15 januari 2024 som underlag för regeringens kommande infrastrukturproposition.

Den 3 oktober 2024 överlämnade regeringen propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) till riksdagen. I propositionen angav regeringen att den övergripande utgångspunkten för transportinfrastrukturplaneringen är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet 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. I propositionen angav regeringen vidare att en ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan ökat trafikarbete, dvs. utan fler färdade fordonskilometer, med beaktande av de transportpolitiska principerna. Dessutom angav regeringen i propositionen att ökad transporteffektivitet kan uppnås på flera sätt, exempelvis genom längre och tyngre fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering, samordnade godstransporter, godstransportupplägg som nyttjar fler transportsätt (intermodalitet) och digitalisering, men också genom transporteffektiv fysisk planering som kortar avstånden och som därmed skapar förutsättningar för människor och näringsliv att tillgodose transportbehov och tillgänglighet med ett mindre trafikarbete.

För att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan har efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2024 (prop. 2023/24:1, utg.omr. 20 avsnitt 3.25.17 s. 117, bet. 2023/24:MJU1, rskr. 2023/24:104) inom anslaget 1:17 Klimatpremier inom utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur införts ett nytt tillfälligt stöd för att stimulera marknadsintroduktion av eldrivna lätta lastbilar. Fram till maj 2024 hade Statens energimyndighet beviljat stöd på ca 252 miljoner kronor till 5 041 eldrivna lätta lastbilar. Statens energimyndighet betalade dessutom under 2023 ut 443 miljoner kronor i stöd från anslaget.

Regeringen har vidare beslutat förordningen (2024:627) om en skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil. Det nya stödet för eldrivna lätta lastbilar samt förstärkta och förlängda klimatpremier för tunga fordon beräknas tillsammans med den nya skrotbilspremien sänka utsläppen med sammanlagt omkring 0,25 miljoner ton koldioxidekvivalenter 2030.

Den 16 september 2024 remitterades promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt (KN2024/01751). I

promemorian föreslogs ändringar av reduktionsplikten. Reduktionsplikten för flygfotogen ska enligt förslaget tas bort. Den nya reduktionsplikten för bensen och diesel föreslås bli mer teknikneutral och stimulera till fortsatt elektrifiering genom att det blir möjligt att uppfylla reduktionsplikten även med el från publika laddningsstationer. Nivåerna för de utsläppsminskningar som ska åstadkommas av den nya reduktionsplikten föreslås höjas från 6 till 10 procent för både bensen och diesel. Syftet med förslaget är att åtagandena enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 som bidrar till klimatåtgärder för att fullgöra åtagandena enligt Parisavtalet samt om ändring av förordning (EU) nr 525/2013, det s.k. ESR-åtagandet för 2030 ska kunna nås. Remisstiden gick ut den 12 november 2024.

Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 förlängdes den pågående satsningen på utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur för tunga fordon till 2030 (prop. 2024/25:1, utg.omr. 21 avsnitt 2.9.8 s. 44, bet. 2024/25:NU3, rskr. 2024/25: 2024/25:106).

Den 25 oktober 2024 beslutade regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera om och i så fall vilka styrmedel som kan utformas för att fasa ut fossila bränslen ur de sektorer som omfattas av EU:s ansvarsfördelningsförordning (ESR) i den takt som krävs för att på ett kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt effektivt sätt nå det långsiktiga klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet (dir. 2024:98). Syftet med utredningen är dels att säkerställa att åtagandena nås utan att hushåll och näringsliv drabbas av orimligt höga kostnader, dels att säkerställa att utfasningen av fossila bränslen sker på ett säkert och acceptabelt sätt som gör att Sveriges och näringslivets konkurrenskraft kan bibehållas och stärkas och som inte leder till hämmande regelverk eller får skadliga effekter för delar av landet eller samhället.

Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljökador, har bidragit till att minska påverkan på naturmiljön och åtgärder genomförs kontinuerligt inom ramen för den nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Regeringen gav den 20 mars 2025 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/00640). Enligt uppdraget skulle Trafikverket i förslaget till nationell plan redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur för att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Trafikverket redovisade den 30 september 2025 ett förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/01642). Trafikverket föreslår ökade medel till trimnings- respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Trafikverkets förslag har remissbehandlats. Regeringen fastställde genom beslut den 24 april 2026 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Regeringen ändrade i april 2025 förordningen (2024:627) om en skrotningspremie till privatpersoner vid köp eller leasing av elbil. Ändringen innebär att skrotningspremien höjs från 10 000 kronor till

25 000 kronor och breddas så att fler och något nyare bilar blir stödberättigade. Efter remitteringen av promemorian Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt (KN2024/01751) lämnade regeringen propositionen Nya regler för datacenter och hållbara bränslen samt en ny reduktionsplikt till riksdagen (prop. 2024/25:131) förslag till lag om ändringar i lagen (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel. Riksdagen antog regeringens förslag (bet. 2024/25: MJU17, rskr. 2024/25:221). Lagändringen innebär att reduktionsnivåerna för bensin och diesel höjdes från 6 till 10 procent, samtidigt som de reduktionspliktiga också kan uppfylla sina åtaganden genom utsläppsminskningar från leverans av fossilfri el från publika laddningsstationer. Skatten på drivmedel sänktes samtidigt för att kompensera för prisseffekten av den höjda reduktionsnivån. Förändringarna av reduktionsplikten beräknas ackumulerat leda till ca 2,9 miljoner ton lägre utsläpp från att skärpningen införs under 2025 t.o.m. 2030. I budgetpropositionen för 2026 föreslog regeringen budgetsatsningar på Klimatklivet, vilket är ett av regeringens viktigaste stöd för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur (prop. 2025/26:1, utg.omr. 20 avsnitt 3.24.16 s 119). Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2025/26: MJU1, rskr. 2025/26:128). I enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 har vidare medel avsatts för en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd, t.ex. i glesbygd som kan finansieras av EU:s sociala klimatfond, samt för en förlängning av marknadsintroduktionsstödet för lätta ellastbilar med två år fram till 2028 (prop. 2025/26:1, utg.omr.20 avsnitt 3.24.21 sid 125 samt avsnitt 3.24.17 s.120, bet. 2025/26: MJU1, rskr. 2025/26:128). Totalt beräknas förlängningen av stödet till lätta ellastbilar leda till att stöd för ytterligare 37 500 lätta ellastbilar kan betalas ut.

Mot bakgrund av de ovan redovisade åtgärderna anser regeringen att riksdagens tillkännagivande är tillgodosett och slutbehandlat.

## Den nationella 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 innebar 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 pågick när den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 fastställdes. Med pågående avses att byggtreprenaden är upphandlad och medlen härigenom är uppboundna 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 aktuella 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.

**Tabell 1 Pågående investeringar och åtgärder**

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
Järnväg	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg
Järnväg	Hela landet	Krafftörsörjning
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 väglassificering
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	Väst kustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum
Väg	E45	E45 Rengsjön–Ålvros
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, Avvako–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	Mälardalen	Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet
Järnväg	Stockholm övrigt	Tvåspårsväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)
Järnväg	Stockholms närområde	Årstaberget–Flemingsberg, signalåtgärder optimering
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar
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, dubbelspårutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg
Järnväg	Västernorrland	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer/Farled	Objekt
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 Väst kustbanan	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje
Sjöfart	161	Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled
Väg	E6	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden
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 <sup>1</sup>
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
Storstadsförhandling		
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)

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

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 beslutade, i enlighet med vad Trafikverket föreslog 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 (\*) har beslutats om byte av 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		

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	Bygg- start, år 1–3	För- beredelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan Harträsk, 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–Böringe*	x		
Väg	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn*	x		
Väg	E4/E20	E4/E20 Hallunda– Vårby, delen Fittja– Vårby, Kapacitets- förstärkning*	x		
Väg	E45	E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar– Valnäs*	x		
Väg	E4	E4 Broänge–Daglösten mötesseparering	x		
Järnväg	Norge/Väner- banan 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 (Järnvägskommu- nikationssystem)*		x	

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	Bygg- start, år 1–3	För- beredelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
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	Västkostbanan	Halmstad C/bangård*		x	
Järnväg	Jönköping gbg– Vaggeryd	Värnamo– Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet*		x	
Väg	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö		x	
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 mötespår 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 Mötespår		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)		x	

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	Bygg- start, år 1–3	För- beredelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Väg	E4	E4 Daglösten– Ljusvattnet mötesseparering*		x	
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	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg			X
Järnväg	Södra stambanan	Hässleholm–Lund, två nya spår			X
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder			X
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

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	Bygg- start, år 1–3	För- beredelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering	Skr. 2025/26:259 Bilaga 1
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	
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	

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	Bygg- start, år 1–3	För- beredelse 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, additionskörfält			X
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

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	Bygg- start, år 1–3	För- beredelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
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
Väg	E4/E20	E4/E20 Södertäljebron, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E20	Väg 75, brandbekämpnings- system 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/Väner- banan	Norge–Vänerbanan, Kil–Skålebol, mötesspår			x
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår			x
Väg	E4	E4 förbifart Skellefteå			x
Järnväg	Ostkustbanan	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårutbyggnad, etappen Kubikenborg– Dingersjö			x
Järnväg	Norge/Väner- banan	Norge–Vänerbanan, vändspår i Älvängen			x
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet			x

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	Bygg- start, år 1–3	För- beredelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Västra stambanan	Göteborg–Alingsås, högre kapacitet, hela sträckan			x
Järnväg	Kinnekullebanan	Kinnekullebanan, 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
Järnväg	Västkustbanan	Väröbacka station <sup>1</sup>			x
Järnväg	Malbanan	Kiruna ny järnvägsstation, alternativ Väst till nya centrum <sup>1</sup>			x
Väg	E4	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta <sup>1</sup>			x
Järnväg	Mälarbanan	Station Finnslätten <sup>1</sup>			x
Väg	Stockholms närområde	Östlig förbindelse			
Väg	E4/E20	Vägpassage Södertälje kanal			
Järnväg	Hela landet	Signalkostnadernas särredovisning			
Alla	Hela landet	Riskreserv namngivna investeringar			
Storstadsförhandling					
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Malmöpendeln Lommabanan–etapp 2			

Trafik- slag	Järnvägsstråk /Vägnummer /Farled	Objekt	Bygg- start, år 1–3	För- beredelse för eventuell byggstart, år 4–6	Planering
Järnväg	Stockholms närområde	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer			
Järnväg		Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik			

Skr. 2025/26:259  
Bilaga 1

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

## Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 april 2026

Närvarande: statsrådet Forssmed, ordförande, och statsråden Slottner, Malmer Stenergard, Bohlin, Carlson, Dousa

Föredragande: statsrådet Carlson

---

Regeringen beslutar skrivelse Nationell planering för transportinfrastrukturen 2026–2037