

Kallelse till sammanträde med Kommunstyrelsen

Datum och tid: 2022-02-08, klockan 17:00

Plats: Möller/Sahlin, stadshuset

Förhinder anmäls till Helena Heintz

helena.heintz@eslov.se eller 0413-62123.

Ordförande

Johan Andersson (S)

1. **Val av justeringsperson**
2. **Information från Trafikverket avseende arbetet med ny stambana**
3. **Yttrande över remiss avseende förslag från Trafikverket till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (KS.2021.0542)**

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Eslövs kommuns svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Rapport; Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Missiv; Förslag till nationell för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Nya stambanor - Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033

4. **Överförmyndarnämndens redovisning till kommunstyrelsen avseende aktuella frågor, mål och resultat samt väsentliga framtidsfrågor i enlighet med de ekonomiska styrprinciperna 2022 (KS.2022.0027)**

5. **Indexuppräknings av taxa för provning och offentlig kontroll av livsmedel och foder (KS.2021.0547)**

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Indexuppräknings av taxa för provning och offentlig kontroll av livsmedel och foder
- Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 203, 2021 Indexuppräknings av befintlig taxa inom miljötillsyn och livsmedelskontroll
- Eslövs kommuns författningssamling Taxa för provning och offentlig kontroll av livsmedel och foder 2022

6. **Antagande av prissättning för fastigheterna Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8, villatomter på Långåkra, Eslövs kommun (KS.2021.0094)**

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Antagande av prissättning för fastigheterna Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8, villatomter på Långåkra, Eslövs kommun
- Förslag till prissättning för Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8
- Värdeutlåtande för Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8

7. **Uppföljning av intern kontroll 2021 för Kommunledningskontoret (KS.2021.0437)**

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Uppföljning av intern kontroll 2021, Kommunledningskontoret
- Uppföljning av intern kontroll 2021 för Kommunledningskontoret

8. Antagande av plan för intern kontroll 2022 för kommunstyrelsen (KS.2021.0571)

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 3, 2022 Plan för intern kontroll 2022 Kommunledningskontoret
- Förslag till internkontrollplan 2022 för kommunstyrelsen
- Förslag till beslut; Internkontrollplan 2022, Kommunstyrelsen

9. Yttrande avseende remiss av promemorian Upphävande av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen (KS.2022.0061)

Beslutsunderlag

- Promemoria Upphävande av Covid-19 lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen
- Remiss av promemorian Upphävande av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

10. Yttrande över remiss av förslag till revidering av EU-direktiv om byggnaders energiprestanda (KS.2022.0029)

Beslutsunderlag

- Uppdaterad: Remiss av förslag till revidering av EU-direktivet om byggnaders energiprestanda. Svar senast den 9 februari 2022
- Uppdaterad: Direktiv förslag till revidering av EU-direktivet om byggnaders energiprestanda. Svar senast den 9 februari 2022
- Uppdaterad: Bilagor till direktiv förslag till revidering av EU-direktivet om byggnaders energiprestanda. Svar senast den 9 februari 2022

11. Förhyrning av externa tillfälliga förskolelokaler på väster i Eslövs tätort (KS.2021.0563)

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Förhyrning av externa tillfälliga förskolelokaler på väster i Eslövs tätort
- Servicenämndens beslut § 160, 2021 Förhyrning av externa tillfälliga förskolelokaler på väster i Eslövs tätort
- Serviceförvaltningens hyresberäkning anpassning 4,5 mnkr 2021-12-13, reviderad
- Serviceförvaltningen Sammanställning Kalkyl tillfällig inhyrd förskola Väster i Eslöv
- Borttagen på grund av personuppgifter.
- Barn och Utbildnings beslut att godkänna avtal för extern förhyrning 2021-12-13. Ej underskrivet. Reviderad

12. Hemställan från VA SYD om medgivande till upplåning av medel för investeringar i VA-verksamheten (KS.2021.0565)

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Hemställan om medgivande till upplåning av medel VA SYD
- Missiv Hemställan till Kommunstyrelsen i Eslövs kommun gällande investeringar i VA-verksamheten
- Investeringsbudget 2022-2024 VA Eslöv
- Budgetförslag 2022 VA Eslöv
- VA SYD förbundsstyrelsen beslut; Finansiering av investeringar i VA-verksamheten i Eslövs kommun inom VA SYD
- VA SYD tjänsteskrivelse; Finansiering av investeringar i VA-verksamheten i Eslövs kommun inom VA SYD

13. Godkännande av omförhandlat hyresavtal med Eslövs Bostads AB för Karidal, Lammet 14, Tröskevägen 2 i Eslöv (KS.2021.0577)

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Omförhandlat hyresavtal med Eslövs Bostads AB för Karidal, Lammet
- Servicenämndens beslut § 155, 2021 Omförhandlat hyresavtal med Eslövs Bostads AB för Karidal, Lammet 14
- Beslut Vård och omsorg Beslut att godkänna avtal 044-601 Karidal, Lammet 14 Tröskevägen 2 Eslöv
- Borttagen på grund av personuppgifter.

14. Antagande av riktlinje för uppvaktning av anställda och förtroendevalda i Eslövs kommun (KS.2022.0041)

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Riktlinjer för uppvaktning av anställda och förtroendevalda i Eslövs kommun
- Förslag till riktlinje för uppvaktning av anställda och förtroendevalda

15. Antagande av riktlinje för begäran om vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning och praktik inom Vård och Omsorg i Eslövs kommun (KS.2021.0581)

Beslutsunderlag

- Kommunstyrelsens arbetsgivarutskotts beslut § 5, 2022 Förslag på riktlinjer för krav på vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning och vid praktik inom vård och Omsorg
- Riktlinje för inhämtande av vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning inom vård och omsorg
- Riskbedömning avseende vaccinationskrav

16. Antagande av riktlinje avseende otillåten påverkan av förtroendevalda (KS.2021.0549)

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Otillåten påverkan av förtroendevalda, riktlinjer
- Förslag till Otillåten påverkan mot förtroendevalda, riktlinje
- Förslag till stöd för upprättande av rutiner och åtgärder vid otillåten påverkan mot förtroendevalda, rutin
- Resultat av Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021, rapport

17. Uppföljning av Eslövs kommuns bostadsförsörjningsstrategi 2022 (KS.2022.0049)

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Uppföljning av Bostadsförsörjningsstrategi 2022

18. Utbetalning av mandat- och partistöd 2022 (KS.2022.0024)

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Utbetalning av mandat- och partistöd 2022

19. Medfinansiering MittSkåne 2022

**20. Yttrande över motion från Bertil Jönsson (C)
angående avskaffande av delade turer inom
äldreomsorgen i Eslövs kommun (KS.2021.0288)**

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Yttrande över motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun.
- Vård- och omsorgsnämndens beslut § 119, 2021. Yttrande över motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun
- Kommunfullmäktiges beslut § 84, 2021 Remittering av motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun
- Motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun

21. Kommundirektören informerar (KS.2022.0030)

22. Redovisning av delegeringsbeslut

KS.2021.0090-5	Delegationsbeslut Miljöavdelningen maj 2021
KS.2021.0090-6	Delegationsbeslut Miljöavdelningen avseende Eslöv och Hörby September 2021
KS.2021.0090-8	Delegationsbeslut Miljöavdelningen avseende Eslöv och Hörby december 2021

KS.2021.0090-8	Delegationsbeslut Miljöavdelningen avseende Eslöv och Hörby december 2021
KS.2021.0090-7	Delegationsbeslut Miljöavdelningen avseende Hörby oktober 2021
KS.2021.0090-6	Delegationsbeslut Miljöavdelningen avseende Eslöv och Hörby September 2021
KS.2016.0605-19	Förlängning av avtal avseende Support och förvaltning av Platina
KS.2022.0045-1	Avtal avseende konsultuppdrag fibrer och bredbandsfrågor
KS.2021.0497-5	Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 4, 2022 Godkännande av avtal för upplåtelse av vägrätt på fastigheterna Harlösa 44:155, Björnhusen 1:14 och Hassleröd 2:75
KS.2021.0435-3	Yttrande över ansökan om antagning i Allmänna hemvärnet
KS.2021.0566-4	Yttrande över ansökan om antagning i hemvärnet
KS.2022.0058-1	Låneavtal 142217 Avtal 663
KS.2021.0110-14	Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 10, 2022 Förslag att godkänna arrendeavtal för del av Hassle 28:1, Eslövs kommun

23. Anmälningar för kännedom

KS.2022.0035-1	Statistik från Brottsofferjouren för år 2021
KS.2022.0016-1	Protokoll för Hälsa och Trygghet 2021-09-29
KS.2020.0444-15	Samarbetsavtal för vattenvårdsprogram Kävlingeån 2022-2027
KS.2021.0408-7	Barn- och familjenämndens beslut § 9. 2022 Svar på revisionsrapport - Granskning av kommunens hantering av riktade statsbidrag

KS.2022.0059-1	Servicenämndens beslut § 7, 2022 Måltidsöverenskommelser 2022
KS.2019.0625-7	Servicenämndens beslut § 8, 2022 Investeringsprojekt Sallerupsskolan, projekteringsskedet
KS.2019.0625-9	Servicenämndens beslut § 9, 2022 Investeringsprojekt Sallerupsskolan, Paviljonger
KS.2021.0408-8	Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens beslut § 7 2021, Yttrande över revisionsrapport - Granskning av kommunens hantering av riktade statsbidrag
KS.2022.0062-1	Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens beslut § 9 2021, Val av ersättare till gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens arbetsutskott
KS.2021.0568-8	Gymnasie- och vuxenutbildningsnämndens beslut § 11 2021, Översiktlig information om sekretess, tystnadsplikt och meddelarfrihet för anställda, förtroendevalda eller uppdragstagare
KS.2021.0568-6	Servicenämndens beslut § 4, 2022 Översiktlig information om sekretess, tystnadsplikt, meddelarfrihet för anställda, förtroendevalda eller uppdragstagare i Eslövs kommun 2022
KS.2021.0568-5	Barn- och familjenämndens beslut § 14, 2022 Översiktlig information om sekretess, tystnadsplikt, meddelarfrihet för anställda, förtroendevalda eller uppdragstagare i Eslövs kommun 2022
KS.2021.0568-4	Kultur- och fritidsnämndens beslut § 11 2021, Översiktlig information om sekretess, tystnadsplikt, meddelarfrihet för anställda, förtroendevalda eller uppdragstagare i Eslövs kommun 2022
KS.2021.0010-99	Vård- och omsorgsnämndens beslut § 3 2022, Ekonomisk månadsrapport december 2021

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Konfidentialitetsnivå
Ej känslig

Mottagare
Enligt sändlista

Kopia till
Diariet

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Rapporten publiceras på Trafikverkets hemsida.

Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022. Svaren bör lämnas per e-post till

i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ange diarienummer I2021/02884 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta. För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Lena Erixon
Generaldirektör

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Pär-Erik Westin
Strategisk planerare

par-erik.westin@trafikverket.se

Direkt: 010-123 61 57

Mobil: 070-316 76 20

Trafikverket

Adress: 781 89 Borlänge

Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/79143, Motpartens ärendenummer I2021/02884, Dokumentdatum 2021-11-30, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Sändlista

2030-sekretariatet

AB Volvo

Affärsverket svenska kraftnät

Arbetsgivarverket

Arlandabanan Infrastructure AB

BIL Sweden

Bilsportförbundet

Botniska korridoren

Boverket

Byggföretagen

Byggherrarna

Chalmers tekniska högskola

Cykelfrämjandet

Delaktig Handlingskraft Rörelsefrihet (DHR)

Ekologiska lantbrukarna

Energimyndigheten

European Spallation Source (ESS)

Fackförbundet SEKO

Fackförbundet ST

FMCK Frivilliga motorcykelkåren

Folkhälsomyndigheten

Fossilfritt Sverige

Fotgängarnas förening

Friluftsfrämjandet

Funktionsrätt Sverige

Fältbiologerna

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
781 89 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Pär-Erik Westin
Nationell planering
Direkt: 010-1236157
Mobil: 070-3167620
par-erik.westin@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Förbundet Sveriges Dövsblinda (FSDB)
Föreningen Svenska järnvägsfrämjandet
Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer (FSJ)
Företagarna
Försvarets materielverk FMV
Försvarets radioanstalt FRA
Försvarmakten
Global utmaning
Green Cargo AB
Greenpeace
Gröna Bilister
Handelskammaren i Jönköpings län
Handelskammaren i Uppsala län
Handelskammaren Mittsverige
Handelskammaren Mälardalen
Handelskammaren Värmland
Havs- och vattenmyndigheten
Hörselskadades riksförbund (HRF)
Inlandsbanan AB
IKEM
Infranord AB
Infrasweden KTH (strategisk innovations plattform)
Innovationsföretagen
Institutet för framtidsstudier
IQ Samhällsbyggnad
ITS Sweden
Jernhusen AB
Jernkontoret

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Jordbruksverket
Jordens Vänner
Jämtland Härjedalen Turism
Järnvägshistoriska Riksförbundet
KAK Kungliga automobilklubben
Kemikalieinspektionen
Klimatkommunerna
Kommerskollegium
Konjunkturinstitutet
Konkurrensverket
Kungliga Svenska Seglarsällskapet
Kungliga tekniska högskolan
Kustbevakningen
Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
Lantmäteriet
Linköpings universitet
Livsmedelsverket
LO
Luftfartsverket
Luleå tekniska universitet
Luossavaara-Kiirunavaara AB
Länsstyrelsen i Blekinge län
Länsstyrelsen i Dalarnas län
Länsstyrelsen i Gotlands län
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Länsstyrelsen i Hallands län
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Länsstyrelsen i Jönköpings län

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Länsstyrelsen i Kalmar län
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Skåne län
Länsstyrelsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Värmlands län
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen i Östergötlands län
Maritimt forum
Mellansvenska handelskammaren
MHF - Motormännens Helnykterhetsförbund
Motormännens Riksförbund
Museibanornas Riksorganisation
Myndigheten för delaktighet
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Mälardalsrådet
Naturskyddsföreningen
Naturturismföretagen
Naturvårdsverket
Norrbottenabanegruppen
Norrbottens Handelskammare
NTF Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Nya ostkustbanan
Näringslivets transportråd
Nätverket för Jämställdhet i transportsektorn
Nätverket Unga För Tillgänglighet (NUFT)
Pensionärernas riksorganisation (PRO)
Post- och telestyrelsen
Region Blekinge
Region Dalarna
Region Gotland
Region Gävleborg
Region Halland
Region Jämtland/Härjedalen
Region Jönköpings
Region Kalmar
Region Kronoberg
Region Norrbotten
Region Skåne
Region Stockholm
Region Sörmland
Region Uppsala län
Region Värmland
Region Västerbotten
Region Västernorrland
Region Västmanland
Region Örebro län
Region Östergötland
Renägarförbundet
Rese- och turistnäringen i Sverige

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Resenärsforum
Riksantikvarieämbetet
Riksförbundet enskilda vägar (REV)
Rikspolisstyrelsen
Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar (RBU)
Rymdstyrelsen
SACO
Sametinget
Samferdselsdepartementet (Norge)
Samhällsbyggarna
Samtrafiken
Scania
SJ AB
Sjöfartsverket
Skogsindustrierna
Skogsstyrelsen
Skärgårdsredarna
Skärgårdarnas Riksförbund
SPF Seniorerna
Statens geotekniska institut
Statens geologiska undersökning
Statens historiska museer
Statens maritima och transporthistoriska museer
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
Statskontoret
Stockholms handelskammare
Swedavia
Swedish Space Cooperation (SCC)

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Swedtrain
Swedish Lapland
Svemin
Svensk Cykling
Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB
Svensk Handel
Svensk Kollektivtrafik
Svensk Sjöfart
Svensk Turism
Svenska Cykelstäder
Svenska Handelskammarförbundet
Svenska Jägareförbundet
Svenska Miljöinstitutet IVL
Svenska Motorvagnsklubben
Svenska petroleum och biomedel institutet SPBI
Svenska Privatvagnföreningen
Svenska Regionala Flygplatser (SRF)
Svenska samernas riksförbund
Svenska Taxiförbundet
Svenska Teknik & Designföretagen
Svenska Transportarbetareförbundet
Svenska Turistföreningen
Svenskt Flyg
Svenskt Näringsliv
Sveriges Dövas Riksförbund (SDR)
Sveriges Hamnar
Sveriges Hembygdsförbund
Sveriges Ingenjörer

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)
Sveriges Motorcyklister
Sveriges Riksidrottsförbundet
Sveriges Skeppsmäklareförening
Sveriges Åkeriföretag
Svevia
Sydsvenska Industri & Handelskammaren
Synskadades Riksförbund
TCO
Tillväxtanalys
Tillväxtverket
Trafikanalys
Transportarbetareförbundet
Transportföretagen
Transportministeriet (Danmark)
Transportministeriet (Finland)
Transportstyrelsen
Tullverket
Tourism in Skåne
Tågföretagen
Unionen
VINNOVA
Visita
Volvo Cars
WWF Världsnaturfonden
Västerbottens Handelskammare
Västra Götalandsregionen

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Västsvenska Handelskammaren
Östsvenska Handelskammaren

Samtliga kommuner

Ale
Alingsås
Alvesta
Aneby
Arboga
Arjeplog
Arvidsjaur
Arvika
Askersund
Avesta
Bengtstors
Berg
Bjurholm
Bjuv
Boden
Bollebygd
Bollnäs
Borgholm
Borlänge
Borås
Botkyrka
Boxholm
Bromölla
Bräcke

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Burlöv
Båstad
Dals-Ed
Danderyd
Degerfors
Dorotea
Eda
Ekerö
Eksjö
Emmaboda
Enköping
Eskilstuna
Eslöv
Essunga
Fagersta
Falkenberg
Falköping
Falun
Filipstad
Finspång
Flen
Forshaga
Färgelanda
Gagnef
Gislaved
Gnesta
Gnosjö
Gotland

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Grums
Grästorp
Gullspång
Gällivare
Gävle
Göteborg
Götene
Habo
Hagfors
Hallsberg
Hallstahammar
Halmstad
Hammarö
Haninge
Haparanda
Heby
Hedemora
Helsingborg
Herrljunga
Hjo
Hofors
Huddinge
Hudiksvall
Hultsfred
Hylte
Håbo
Hällefors
Härjedalen

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Härnösand
Härryda
Hässleholm
Höganäs
Högsby
Hörby
Höör
Jokkmokk
Järfälla
Jönköping
Kalix
Kalmar
Karlsborg
Karlshamn
Karlskoga
Karlskrona
Karlstad
Katrineholm
Kil
Kinda
Kiruna
Klippan
Knivsta
Kramfors
Kristianstad
Kristinehamn
Krokom
Kumla

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Kungsbacka
Kungsör
Kungälv
Kävlinge
Köping
Laholm
Landskrona
Laxå
Lekeberg
Leksand
Lerum
Lessebo
Lidingö
Lidköping
Lilla Edet
Lindesberg
Linköping
Ljungby
Ljusdal
Ljusnarsberg
Lomma
Ludvika
Luleå
Lund
Lycksele
Lysekil
Malmö
Malung-Sälen

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Malå
Mariestad
Mark
Markaryd
Mellerud
Mjölby
Mora
Motala
Mullsjö
Munkedal
Munkfors
Mölnadal
Mönsterås
Mörbylånga
Nacka
Nora
Norberg
Nordanstig
Nordmaling
Norrköping
Norrtälje
Norsjö
Nybro
Nykvarn
Nyköping
Nynäshamn
Nässjö
Ockelbo

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Olofström
Orsa
Orust
Osby
Oskarshamn
Ovanåker
Oxelösund
Pajala
Partille
Perstorp
Piteå
Ragunda
Robertsfors
Ronneby
Rättvik
Sala
Salem
Sandviken
Sigtuna
Simrishamn
Sjöbo
Skara
Skellefteå
Skinnskatteberg
Skurup
Skövde
Smedjebacken
Sollefteå

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Sollentuna
Solna
Sorsele
Sotenäs
Staffanstorp
Stenungsund
Stockholm
Storfors
Storuman
Strängnäs
Strömstad
Strömsund
Sundbyberg
Sundsvall
Sunne
Surahammar
Svalöv
Svedala
Svenljunga
Säffle
Säter
Sävsjö
Söderhamn
Söderköping
Södertälje
Sölvesborg
Tanum
Tibro

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Tidaholm
Tierp
Timrå
Tingsryd
Tjörn
Tomelilla
Torsby
Torsås
Tranemo
Tranås
Trelleborg
Trollhättan
Trosa
Tyresö
Täby
Töreboda
Uddevalla
Ulricehamn
Umeå
Upplands-Bro
Upplands Väsby
Uppsala
Uppvidinge
Vadstena
Vaggeryd
Valdemarsvik
Vallentuna
Vansbro

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

Vara
Varberg
Vaxholm
Vellinge
Vetlanda
Vilhelmina
Vindeln
Vingåker
Vimmerby
Vårgårda
Vänersborg
Vännäs
Värmdö
Värnamo
Västervik
Västerås
Växjö
Ydre
Ystad
Åmål
Ånge
Åre
Årjäng
Åsele
Åstorp
Åtvidaberg
Älmhult
Älvdalen

Ärendenummer
TRV 2021/79143
Motpartens ärendenummer
I2021/02884

Dokumentdatum
2021-11-30

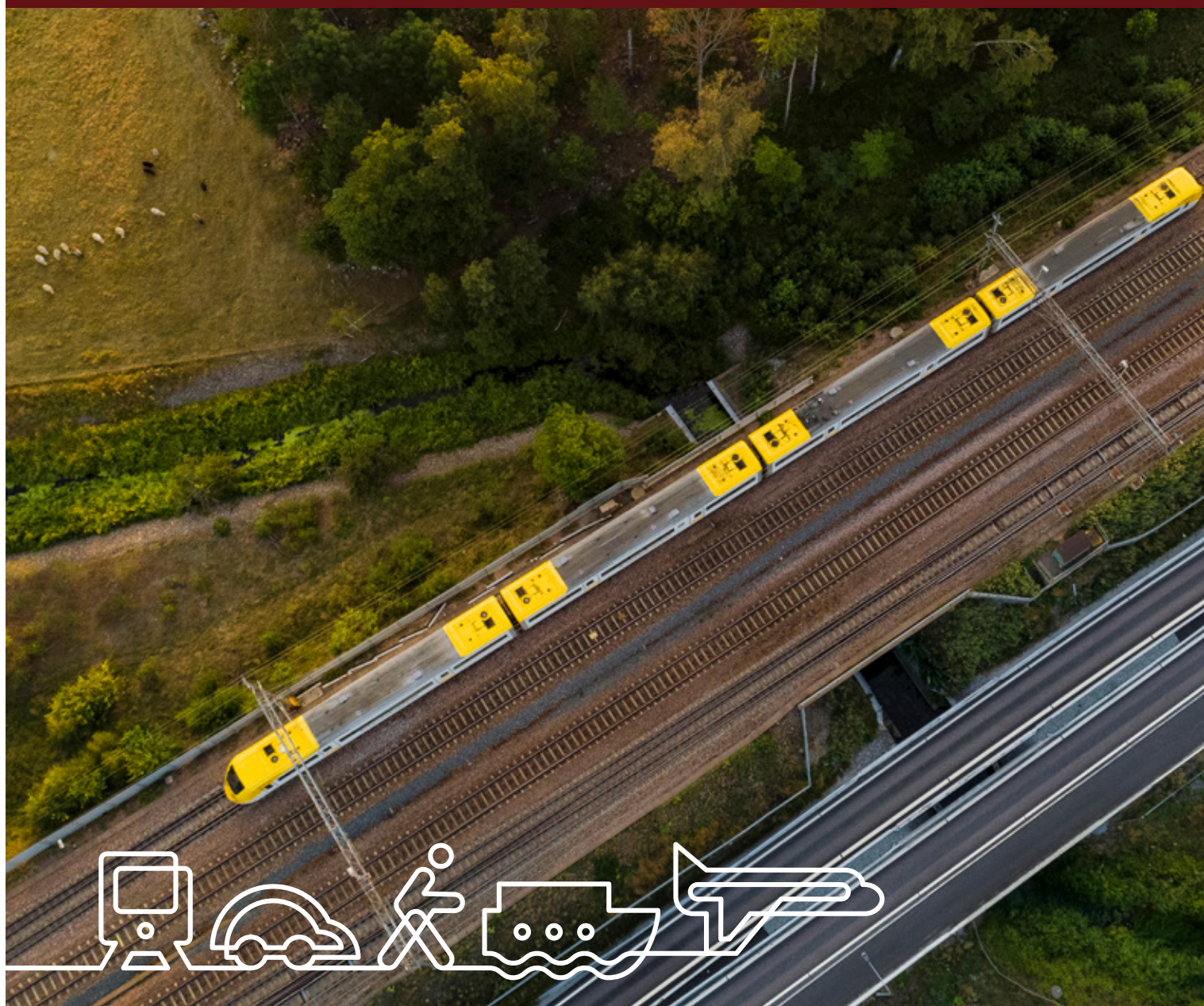
Älvkarleby
Älvsbyn
Ängelholm
Öckerö
Ödeshög
Örebro
Örkelljunga
Örnsköldsvik
Östersund
Österåker
Östhammar
Östra Göinge
Överkalix
Övertorneå

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/79143, Motpartens ärendenummer I2021/02884, Dokumentdatum 2021-11-30, Dokumenttyp BREV.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

RAPPORT

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Ärendenummer: TRV 2021/79143

Version: 1.0

Kontaktperson: Pär-Erik Westin

Publikationsnummer: 2021:186

ISBN: 978-91-7725-950-3

Innehåll

FÖRORD	6
SAMMANFATTNING	7
Planförslagets förutsättningar och framttagande	7
Vi fortsätter att rusta, bygga ut och modernisera järnvägen	13
Några väginvesteringar tillkommer – fortsatt stora vägunderhållsbehov	15
Viktiga satsningar för ett smidigt, grönt och tryggt transportsystem för medborgare och näringsliv	16
1 UPPDRAG OCH UTGÅNGSPUNKTER	21
1.1. Regeringens direktiv	21
1.2. Från plan för 2018–2029 till plan för 2022–2033	22
1.3. Planförslagets bidrag till transportpolitiska mål	28
1.4. Processen för att ta fram planförslaget m.m.	33
1.5. Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	35
1.6. Trafikverkets övergripande prioriteringar	35
2 TRANSPORTER I SVERIGE: NULÄGE OCH FÖRVÄNTAD UTVECKLING	39
2.1. Persontransporter	39
2.2. Godstransporter	47
2.3. Transportsektorns utsläpp av växthusgaser	50
2.4. Trafiksäkerhet	51
3 BEHOV I DET NATIONELLA OCH INTERNATIONELLA PERSPEKTIVET	56
3.1. Godstransporter – viktiga internationella och nationella flöden och stråk	56
3.2. Personresor – viktiga stråk för långväga persontrafik	59
4 ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR ANVÄNDNINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET	62
4.1. Åtgärder inom samhällsplaneringen	62
4.2. Åtgärder inom infrastrukturplaneringen	64

5	FORSKNING OCH INNOVATION	66
5.1.	Prioriterade forsknings- och innovationsområden	66
5.2.	Prioriterade arbetssätt för forskning och innovation	67
5.3.	Finansiering och samverkan med andra aktörer	69
6	VIDMAKTHÅLLANDE AV TRANSPORTINFRASTRUKTUREN	70
6.1.	Vidmakthållande av vägar	71
6.2.	Vidmakthållande av järnvägar	84
7	UTVECKLING	97
7.1.	Trimnings- och miljöåtgärder	99
7.2.	Stadsmiljöavtal	103
7.3.	Namngivna investeringar	105
7.4.	Åtgärder för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och i Västerbotten	121
7.5.	Innovation i utvecklingen av transportinfrastrukturen	123
7.6.	Nya stambanor för höghastighetståg	127
7.7.	Utbyggnad av järnväg i norra Sverige	133
7.8.	Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser	136
7.9.	ERTMS och relaterade järnvägstekniska system	137
7.10.	Länsplaner för regional transportinfrastruktur	140
7.11.	Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget	141
7.12.	Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning	142
8	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER PER STRÅK OCH NODER	144
8.1.	Inledning	144
8.2.	Större investeringar och reinvesteringar i Sverige	144
8.3.	Norra Sverige	146
8.4.	Mellersta Sverige	151
8.5.	Östra Mellansverige	156
8.6.	Stockholmsområdet och Gotland	161

8.7.	Västra Sverige	166
8.8.	Södra Sverige	171
9	PLANFÖRSLAGETS EFFEKTER	176
9.1.	Övergripande transportpolitiska mål	178
9.2.	Tillgänglighet för person- och godstransporter	182
9.3.	Klimat- och miljömål	184
9.4.	Trafiksäkerhet	185
9.5.	Effekter på EU:s transportpolitiska mål	186
9.6.	Känslighetsanalyser	187
10	KOSTNADSSTYRNING OCH PRODUKTIVITET	194
10.1.	Trafikverkets erfarenheter av kostnadsutveckling	194
10.2.	Pågående arbete för att utveckla kostnadsstyrning och effektivitet	199
10.3.	Fortsatt utveckling behövs	200
11	EKONOMISK RAM OCH FINANSIERING	203
11.1.	Ekonomisk ram	203
11.2.	Tillkommande medel utöver planeringsram	206
11.3.	Osäkerheter i kostnader för genomförande av planen	209
	LITTERATURFÖRTECKNING	211
	Regeringsuppdrag	211
	Underlagsrapporter	211
	Trafikverkets styrande och vägledande dokument (TDOK)	211
	Övriga källor	212
	BILAGA 1	214

Förord

Trafikverket överlämnar härmed förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) och riksdagens beslut med anledning av densamma (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) samt regeringens direktiv. Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet.

Trafikverket har utarbetat planförslaget utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt, och fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den av Trafikverket föreslagna fördelningen på åtgärder inom ramen för tilldelade medel dels för utveckling, dels för vidmakthållande av vägar respektive järnvägar, är utformad så att den i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till att uppnå syftet såväl avseende de transportpolitiska målen som de mål och ambitioner som regeringen i övrigt tagit upp, däribland tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Trafikverket har strävat efter att skapa öppenhet om förutsättningarna för planen och dess utveckling och innehåll, och planförslaget har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Hearingar, dialoger och samråd har genomförts digitalt och i olika skeden av arbetsprocessen. De löpande kontakterna med omvärldens aktörer har främst skett via Trafikverkets regioner och i olika samverkansgrupper.

Planförslaget remitteras nu från och med den 30 november 2021 till berörda remissinstanser, som har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Remissvar lämnas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022.

På uppdrag av Trafikverkets styrelse

Borlänge den 30 november 2021

Lena Erixon

Generaldirektör

Sammanfattning

Planförslagets förutsättningar och framttagande

En plan för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- medel till forskning och innovation.

I transportsystemet behöver gång- och cykelvägar, vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser samspela och komplettera varandra för att möta samhällets behov. Det trafikslagsövergripande perspektivet är grundläggande i planeringen av hur vi ska använda vår infrastruktur smartare och effektivare.

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. Transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan påverkas även av en rad andra faktorer som inte är en del av infrastrukturplanen, såsom styrmedel, regleringar och upphandlad trafik. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen en pusselbit bland flera.

Ökade ekonomiska ramar för utveckling och vidmakthållande

De ekonomiska ramarna för infrastrukturplanen anges i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, beslutad av riksdagen i bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Inriktningarna för arbetet anges också av regeringens direktiv den 23 juni 2021 till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.¹

Jämfört med den gällande planen för 2018–2029 innebär anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar en ökning med 13 procent respektive 25 procent (uttryckt i fasta priser).

¹ Förslag till länsplaner tas fram av regionerna och lämnas in separat till regeringen.

Anslaget till utveckling av transportsystemet innebär en ökning med 25 procent jämfört med den gällande planen.

Begränsat utrymme för nya investeringar

Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas. Detta är en förutsättning som i stor utsträckning styr innehållet i planförslaget. Utrymmet inom utvecklingsanslaget är i hög grad redan intecknat av den gällande planen, eftersom många av investeringarna har genomförandetider som sträcker sig bortom planperioden 2018–2029. Om man lägger ihop den gällande planens kostnader för den resterande planperioden 2022–2029 med kostnaderna för de objekt vars genomförandetid fortsätter in i nästa planperiod 2030–2033, samt medel till ej namngivna poster på samma nivå som i gällande plan, så summerar det till 353 miljarder kronor (i 2021 års priser).

Till detta kommer dock ytterligare kostnadsanspråk. Kostnaderna för investeringarna i gällande plan har ökat sedan planens fastställelse. Utgår man från en preliminär tidsplanering av objekten i gällande plan motsvarar kostnadsökningarna omkring 80 miljarder kronor under planperioden, varav omkring 30 miljarder kronor (under planperioden) härrör från de etapper av nya stambanor som finns med i gällande plan. Regeringen har också angett att Norrbotniabanans etapp Skellefteå–Luleå ska påbörjas, och Trafikverket bedömer att 3 miljarder kronor är en lämplig nivå under planperioden. Vidare är det nödvändigt att inrymma den fortsatta utbyggnaden av det nya digitala signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) i planförslaget. Med en tekniskt optimal utbyggnadstakt skulle ERTMS-implementeringen behöva ytterligare drygt 20 miljarder kronor under planperioden, förutom 18 miljarder kronor för objekt som redan finns med i gällande plan.

Sammanlagt summerar den gällande planens fortsättning och de ytterligare kostnadsanspråken till nära 460 miljarder kronor under planperioden, vilket överstiger den angivna ramen för utvecklingsanslaget på 437 miljarder kronor. Trafikverket har därför i första hand analyserat om kostnadsbesparingar kan genomföras, och i andra hand övervägt tidsförskjutningar och etappindelningar av vissa objekt i den gällande planen. Trafikverkets bedömning är att utrymmet för nya investeringsobjekt i planen är ytterst begränsat, utöver den fortsatta utbyggnaden av ERTMS samt den av regeringen utpekade tidigareläggningen av Norrbotniabanan.

Trafikverkets prioriteringar och förslag i sammanfattning

För att planförslaget ska rymmas inom anvisad ram behöver vissa investeringar i den gällande planen förskjutas i tid. Trafikverket föreslår att detta i första hand bör handla om investeringar som inte påbörjats men vars bedömda kostnad ökat betydligt sedan gällande plan fastställdes. I förslaget till senareläggningar har bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse varit vägledande. För väginvesteringar har kostnadseffektiva åtgärder för att minska antalet omkomna prioriterats. Sammanlagt rör det sig om nio investeringar i gällande plan som föreslås förskjutas i tid så att de slutförs efter 2033, vilket innebär att totalt 11 miljarder kronor förskjuts till efter planperioden. Genom besparingar och omfattningsförändringar minskas kostnaderna med ytterligare 3 miljarder kronor. Medlen under planperioden till etapper av nya stambanor för höghastighetståg föreslås minskas från 107 till 104 miljarder kronor eftersom planläggningsprocessen för etappen Göteborg–Borås har tvingats senareläggas.

Med anledning av bland annat det begränsade budgetutrymmet föreslås en något långsammare utbyggnadstakt av ERTMS än den rent tekniskt optimala, vilket minskar

kostnaderna under planperioden med cirka 9 miljarder kronor. En ännu långsammare utbyggnadstakt än den som nu föreslås skulle innebära stora problem att upprätthålla ett robust järnvägssystem eftersom den befintliga signalanläggningen är gammal och sliten, och eftersom ERTMS är en förutsättning för många planerade investeringar.

Planförslaget innehåller också ett begränsat antal nya investeringar som bedöms vara nödvändiga att inrymma, bland annat kapacitetsförstärkningar föranledda av de nya industrisatsningarna i Norrbottens län och Västerbottens län och åtgärder för ökade hastigheter på Ostkustbanan och Väst kustbanan, vilket även förutsätter att det nya signalsystemet ERTMS är utbyggt enligt plan.

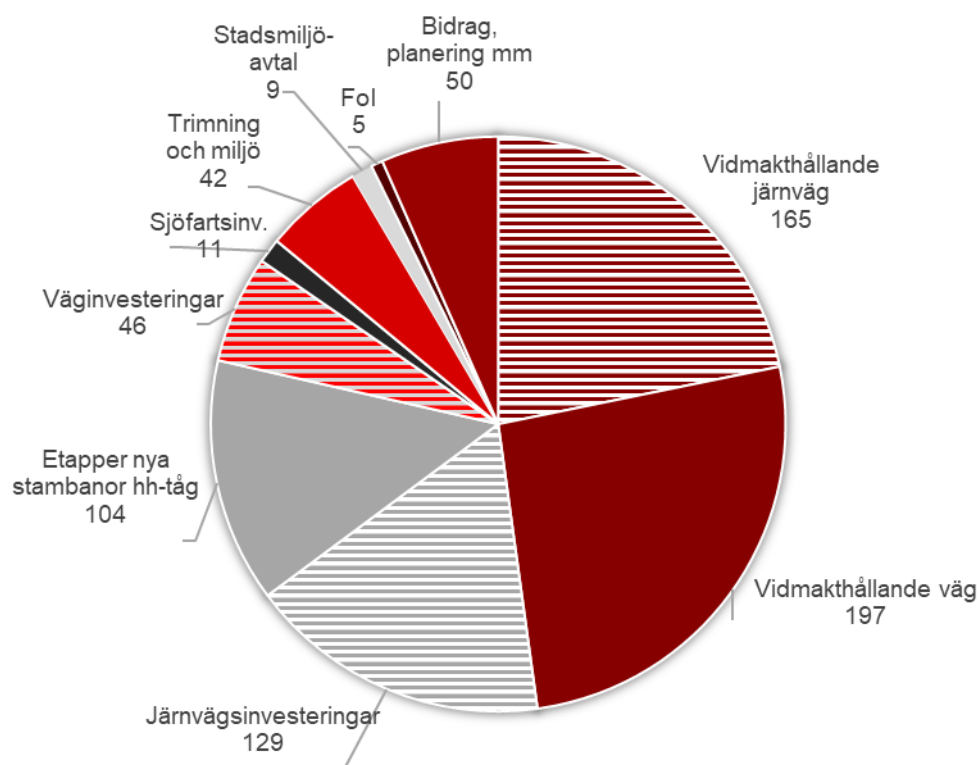
Planförslaget innebär också en ökning av anslaget för trimnings- och miljöåtgärder med cirka 5 miljarder kronor, eftersom sådana åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt kan förbättra funktionen i befintlig infrastruktur och minska infrastrukturens miljöpåverkan. Trafikverket föreslår vidare att 1 miljard kronor per år avsätts till stadsmiljöavtal fram till 2030, vilket Trafikverket anser är en lämplig brytpunkt för att möjliggöra en utvärdering av systemet med stadsmiljöavtal i syfte att kunna föreslå hur de bör utvecklas.

Det begränsade utrymmet inom utvecklingsanslaget innebär att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kunnat inrymmas i planförslaget. Det kan inte uteslutas att mer samhällsnyttor hade kunnat skapas för den givna budgeten om vissa av dessa hade kunnat inrymmas i planförslaget. Regeringens direktiv anger dock att gällande plan ska genomföras, och Trafikverket har därför inte prövat denna fråga vidare.

Grundläggande för Trafikverkets arbete är fyrstegsprincipen, som innebär att åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt provas i första hand för att lösa brister i transportsystemet. Trafikverket arbetar med så kallade steg 1- och steg 2-åtgärder (åtgärder som påverkar transportefterfrågan och transportsätt), till exempel trafikinformation, trafikledning, kapacitetstilldelning och hastighetsgränser. Majoriteten av dessa åtgärder handlar dock om annat än fysisk infrastruktur varför huvuddelen av detta arbete ligger utanför planförslaget. De investeringar som finns med i gällande plan har tidigare analyserats enligt fyrstegsprincipen.

Planförslagets fördelning av medel

Figur 1 Planförslagets fördelning på olika kostnadsposter. Miljarder kronor under planperioden.



Nära hälften av medlen i infrastrukturplanen används till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Av de namngivna investeringarna (inklusive etapperna av nya stambanor), som tillsammans utgör nära 40 procent av planen, är drygt 80 procent järnvägsinvesteringar, 15 procent väginvesteringar och resten sjöfartsinvesteringar.

Kostnadsökningar sker främst i ännu ej påbörjade projekt

Trafikverkets namngivna projekt ingår i stora, komplexa och långa samhällsutvecklingsprocesser, där all kunskap om framtiden inte finns. Projekten innefattar många olika aktörer och perspektiv. Den ursprungliga utformningen och omfattningen kan förändras under projektets gång. Därutöver kan samhällsutvecklingen medföra förändringar som kan vara svåra att bedöma. Det handlar även om hur branschindex utvecklas, och förändringar av krav och lagar som sker parallellt med projektet. Samtidigt kan teknikutveckling leda till att kostnaderna kan minskas.

Eftersom planeringsprocessen bygger på att objekt läggs in i plan i relativt tidiga skeden är det svårt att undvika att vissa objekt visar sig vara dyrare, eller ge lägre nyttor, än man bedömt i tidigare skeden. Meningen är att man i planeringsprocessen ska kunna ompröva åtgärder vartefter man får mer information om nyttor och kostnader. Det uppstår dock problem om kostnadsökningarna visar sig i ett så sent skede i planeringsprocessen att det är förenat med stora kostnader att ompröva objektet, till exempel när objektet utgör en förutsättning för andra objekt eller för bebyggelseplanering. Regeringens direktiv anger dock att gällande plan ska genomföras. Trafikverket har därför undersökt besparingar och senareläggningar av objekt i gällande plan, men inte prövat frågan huruvida några objekt ska utgå ur planförslaget.

Kostnaderna för de namngivna investeringarna i den gällande planen har ökat sedan planen fastställdes i maj 2018. Det är främst de beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade projekt som har ökat. Kostnaderna för pågående investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 7 procent respektive 12 procent i förhållande till den gällande planen, vilket är något lägre än ökningen av investeringsindex. Kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) har i genomsnitt ökat med 38 procent sedan gällande plans fastställelse.

De beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 50 procent sedan gällande plans fastställelse. De beräknade kostnaderna för ej påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 procent.

En del av kostnadsökningarna förklaras av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning. Ytterligare en del förklaras av dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader. Slutligen förklaras en del av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskeden.

Trafikverkets arbete med stärkt kostnadsstyrning

Trafikverket har ett viktigt ansvar för att åstadkomma en god hushållning med statens medel och en effektiv verksamhet, och följer löpande utvecklingen och utfallet av kostnader i pågående och slutförda åtgärder. Detta redovisas i Trafikverkets årsredovisning, men också vid andra tillfällen som i byggstartsrapporteringen. Vid dessa tillfällen redovisas också vilka orsaker som ligger bakom förändring av kostnader, bland annat förändrad omfattning av projekten.

Trafikverket bedriver också ett kontinuerligt arbete för att utveckla kostnadsstyrning och effektivitet med hjälp av system, processer och rutiner. Detta arbete sker också mot bakgrund av att inköpsvolymen har ökat i snabb takt. En ökad produktivitet är också nödvändig eftersom branschindex har ökat snabbare än den generella prisutvecklingen i samhället. Det finns ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrningen, produktiviteten och effektiviteten i verksamheten. Centrala punkter i detta arbete handlar om att utveckla systematiken vad gäller uppföljning av orsaker till förändring av kostnader. Trafikverket har därför vidtagit vissa åtgärder redan under arbetet med planförslaget.

Trafikverket har även genomfört ett fördjupat arbete för att identifiera kostnadsreducerande åtgärder i investeringsskedet av nya stambanor.

Trafikverket har också beslutat om ett antal åtgärder som särskilt ska prioriteras under det kommande året. Valet av åtgärder baseras på Trafikverkets egna analyser och erfarenheter från planarbetet, iakttagelser i tidigare regeringsuppdrag samt rekommendationer från Riksrevisionen. Åtgärdsområdena är:

- Utvecklade kalkyler för säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i tidigt skede samt minskade kostnadsökningar under genomförandefasen.
- Förbättrad kostnadsstyrning i tidiga skeden, bland annat genom att förstärka systematiken gällande beslut om förändringar i innehåll och omfattning.
- Utveckling av arbetssätt, styrformer och affärsperspektiv så att Trafikverket proaktivt kan hantera förändringar innan de resulterar i kostnadsökningar.
- Stärkt beredning av förändringshantering för tekniska krav, planeringsförutsättningar och utformningsfrågor.

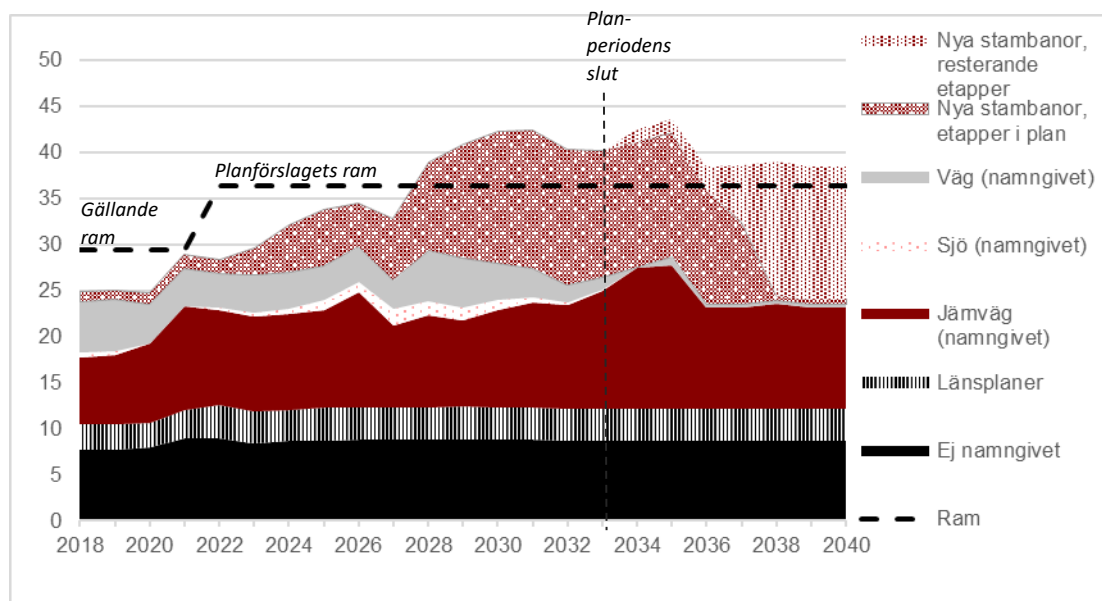
- Fortsatt utveckling av produktivitet och innovation i bygg- och anläggningssektorn, till exempel genom att i ett antal utpekade nybyggnads- och underhållsreparationer nyttja olika typer av innovationsupphandlingar för att pröva olika affärsupplägg och gränssnitt mellan beställare och utförare, och ge incitament att investera i nya tekniska lösningar.

Utrymmet i kommande planer är högt intecknat

Många av de namngivna investeringarna i planförslaget har genomförandetider som fortsätter efter planperiodens slut. Det gäller framför allt de nya stambanorna för höghastighetståg, men även ERTMS-utrustningen, andra järnvägstekniska system samt andra investeringar.

Diagrammet i figur 2 ger en ungefärlig bild över planerad verksamhetsvolym inom utvecklingsanslaget fram till 2040, antaget att ramen för länsplaner och ej namngivna poster är samma som i föreliggande planförslag. Observera att diagrammet inte inkluderar eventuella tillkommande investeringar i framtida infrastrukturplaner, utan enbart avser investeringar i föreliggande planförslag samt aviserade fortsättningar av nya stambanor samt järnvägstekniska system. Eftersom investeringarnas tidsplaner revideras löpande ska diagrammet tolkas med försiktighet, men det ger en bild av de långsiktiga planeringsförutsättningarna.

Figur 2 Ungefärlig fördelning av kostnadsvolymer över tid. Miljarder kronor.



Betydande investeringsvolymerna fortsätter in på den förväntade nästkommande planperioden (2026–2037). Om man hypotetiskt antar att denna har oförändrad ram för utvecklingsanslaget skulle det innebära att kommande planperiod redan är övertecknad med omkring 40 miljarder kronor. En stor del av dessa medel härrör sig till nya stambanor och signalsystemet ERTMS.

Vi fortsätter att rusta, bygga ut och modernisera järnvägen

Vi rustar upp järnvägen

Anslaget till vidmakthållande av statliga järnvägar ökar med 25 procent (40 miljarder kronor under planperioden) jämfört med planen 2018–2029. Mer resurser till att underhålla järnvägen minskar långsiktiga underhålls- och reinvesteringskostnader, eftersom det är billigare att underhålla i tid, och minskar risken för störningar och hastighetsnedsättningar.

Satsningar fortsätter på de fyra särskilt utpekade transportflöden – Västra stambanan, Södra stambanan, norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen) – och det eftersatta underhållet kommer där att kunna minskas, med förbättrad eller oförändrad robusthet som följd. Under gällande planperiod har viktiga åtgärder genomförts på Södra och Västra stambanan, och nu skiftas fokus mot Malmbanan och norra godsflödet. Underhållsåtgärder och reinvesteringar genomförs också på de tio prioriterade transportflöden som är särskilt viktiga för både person- och godstrafik.

De lägre trafikerade banorna kommer att få ett försämrat tekniskt tillstånd, med försämrad robusthet, ökad risk för trafikpåverkan och tillfälliga hastighetsnedsättningar.

Funktionaliteten på dessa banor kan upprätthållas med förstärkt underhåll och åtgärder som förlänger livslängden.

Utrullningen av ERTMS utgör den enskilt största och viktigaste satsningen. Dagens ATC-system har på flera ställen redan passerat sin tekniska livslängd och når successivt sin tekniska livslängd i järnvägsnätet. För att framkomlighet och kapacitet ska kunna upprätthållas är ett fortsatt införande av ERTMS nödvändigt.

Vi bygger ut järnvägen

Över 80 procent av de namngivna investeringarna är järnvägsinvesteringar. Nära hälften av detta utgörs av de tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg, och nära en fjärdedel av järnvägstekniksystem, bland annat kraftförsörjningsåtgärder, trafikledningssystem och det nya digitala signalsystemet ERTMS.

Regeringen har i direktiven angett att Trafikverkets planförslag bör innefatta investeringar på de nya stambanorna till ett belopp av 107 miljarder kronor under planperioden. Eftersom förutsättningar i nuläget saknas för att komma fram i pågående planläggningsprocess för Göteborg–Borås behöver Trafikverket senarelägga delar av genomförandet och omfördela medel till andra objekt både inom och utom nya stambanor under planperioden.

Trafikverket föreslår därför att 104 miljarder kronor avsätts för nya stambanor under planperioden.

Utbyggnaden av nya stambanor startar från storstadsområdena och de tre objekten där planläggning pågår, Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund, färdigställs först. Ostlänkens utbyggnad sker etappvis och börjar i norr med start i Järna och fortsättning söderut. Byggstart för utbyggnaden av Göteborg–Borås respektive Hässleholm–Lund är planerad till 2025–2027 respektive 2027–2029. För fortsatt utbyggnad ska en prioritering göras utifrån en systemövergripande utbyggnadsanalys, men inriktningen är att de nya stambanorna i sin helhet ska stå klara kring 2045. För planläggning av centrala systemdelar mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm avsätts 5 miljarder kronor under planperioden.

Den bedömda kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor. Trafikverket har fördjupat arbetet kring möjligheter att reducera investeringskostnaderna och bedömer att det finns betydande potential när det gäller förenklade tätortspassager och stationsutformningar, anpassade fordon, anpassade tekniska standarder, landbroar, masshantering och industrialisering. Trafikverkets mål är att investeringskostnaderna för hela systemet ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.

Enligt regeringsbeslut ska planläggningsarbetet för Norrbotniabanans kvarvarande sträcka, Skellefteå–Luleå, påbörjas, och direktivet anger att planeringen för hela Norrbotniabanans ska intensifieras. Trafikverket föreslår därför att 3 miljarder kronor anslås till sträckan Skellefteå–Luleå.

Gällande plan innehåller ett stort antal andra järnvägsinvesteringar för ökad kapacitet längs de viktigaste stråken. Exempel på tillkommande anläggningar är Varbergstunneln, Ängelholm–Maria, Hallsberg–Degerön, Tomteboda–Kallhäll och Värnamo–Jönköping/Nässjö. Många mindre åtgärder på Mittbanan, Dalabanan, Värmlandsbanan, Västra stambanan och Malmbanan förbättrar kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik, exempelvis genom olika trimningspaket för ökad kapacitet och minskade restider. Planen innehåller även åtgärder för modernisering av stationsmiljöer samt åtgärder för längre och tyngre tåg.

Med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbottens län och Västerbottens län föreslås bland annat åtgärder för ökad kapacitet på malmbanan, som föreslås en lånefinansiering som delvis kan hanteras med ökade banavgifter. Vidare föreslås åtgärder för höjd hastighet till 250 km/tim på delar av Väst kustbanan och Ost kustbanan, vilket även förutsätter att ERTMS byggts ut på sträckorna. Slutligen innehåller planförslaget medel till fortsatt planering av stora ombyggnader av Stockholms central och Tomteboda. Medlen är nödvändiga för att Trafikverket ska kunna delta i pågående planeringsarbete som bedrivs av Stockholms stad och Jernhusen.

Vi fortsätter moderniseringen av järnvägen

Det fortsatta införandet av det nya digitala signalsystemet ERTMS är en förutsättning och plattform för järnvägens modernisering. ERTMS är också en förutsättning bland annat för nya stambanor för höghastighetståg och anpassningarna på Ost kustbanan och Väst kustbanan, för att där kunna köra tåg i 250 km/tim.

Med anledning av bland annat att utvecklingsanslagets ram inte räcker till alla kostnadsanspråk föreslår Trafikverket en något långsammare utbyggnadstakt av ERTMS jämfört med den rent tekniskt optimala. Med den föreslagna utbyggnadstakten kommer ERTMS att vara fullt utbyggt mellan 2040 och 2045. En långsammare utbyggnadstakt skulle innebära stora problem att upprätthålla systemets robusthet och ökade kostnader för att underhålla befintlig signalanläggning som är gammal och sliten.

Andra viktiga moderniseringar är ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät, nationellt tågledningssystem, utveckling och förvaltning av Trafikverkets teletransmissionsanläggning, fjärrstyrning av järnväg, samt införande av Future Railway Mobile Communications System (FRMCS).

Några väginvesteringar tillkommer – fortsatt stora vägunderhållsbehov

Ett begränsat antal nya väginvesteringar

Av medlen till namngivna investeringar utgörs 15 procent av vägåtgärder. De flesta av dessa syftar till att förbättra trafiksäkerheten, samtidigt som de bidrar till regional utveckling genom förbättrad tillgänglighet.

Planförslaget innehåller, förutom pågående investeringar, två nya namngivna åtgärder på väg, nämligen mittseparering av E4 mellan Blåberget och Matfors, och E4 Förbifart Skellefteå med anledning av de stora industrisatsningarna i området. Planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs.

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Nollvisionens etappmål för 2020 uppnåddes, och nu fortsätter resan mot ett nytt etappmål för år 2030. Väginvesteringarna handlar i första hand om mittseparering och nya trafiksäkra vägsträckningar. Dessutom finns möjlighet till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet.

Ett annat viktigt område är åtgärder som minskar skaderisken för fotgängare och cyklister. Trafikverket fortsätter att höja säkerhetsnivån i plankorsningar och arbetet med åtgärder för att förhindra obehörigt spårbeträdande.

Behovet att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är fortsatt stort, och nödvändiga åtgärder för att klara etappmålet för 2030 ryms inte i planen. I Trafikverkets förslag på nya investeringsobjekt som skulle kunna inrymmas med en ökning av utvecklingsanslaget dominerar investeringar för ökad trafiksäkerhet på vägar i landsbygd. Förslaget innehåller nya objekt för omkring 14 miljarder kronor vars trafiksäkerhetseffekt skulle vara i samma storleksordning som samtliga namngivna objekt i hela planförslaget. En viss ökning av medlen till trafiksäkerhetsinvesteringar skulle alltså kunna ha betydande effekter.

Vägarnas underhållsbehov överstiger medlen

Anslaget till vidmakthållande av statliga vägar ökar med 13 procent jämfört med planen 2018–2029. Tillståndet på det statliga vägnätet har under en längre tid gradvis försämrats, och med givna anslagsnivåer kommer nedbrytningstakten att bli högre än åtgärdstakten. Det betyder att vägsystemet, trots anslagsökningen, kommer att försämrast snabbare under planperioden än vad Trafikverket kan återställa.

De ökade underhållsbehoven beror bland annat på tillkomsten av mer komplexa anläggningar, ett växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner som en följd av att de har uppnått sina tekniska livslängder, ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter. Drygt 60 procent av det statliga vägnätet är byggt före år 1970, och dimensionerat för den trafik som var aktuell då. Tillsammans bidrar allt detta till ett ökat slitage och en negativ tillståndsutveckling på stora delar av vägnätet. Det innebär att Trafikverket inte kan vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard.

Både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämrast, vilket ökar risken för restriktioner på de mest lågtrafikerade delarna av vägnätet. Nedbrytningen ökar som en följd av att nödvändiga rekonstruktioner av vägunderbyggnaden inte kan prioriteras, vilket leder till växande underhålls- och reinvesteringsbehov. För de lågtrafikerade vägarna kommer en

snabbare tillståndsförsämring av vägunderbyggnaden att ske under planperioden. Risken för mindre störningar och tillfälliga restriktioner kommer att öka på denna del av vägnätet. Trafikverket kommer att säkerställa att vägarna inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas.

En fortsatt bärighetssatsning bidrar till att de viktigaste vägarna för tung trafik ska kunna upplåtas för den högsta bärighetsklassen (BK4) och för att kunna upprätthålla nivån på framkomligheten för tung trafik året runt. Vägnätets robusthet på dessa delar kommer också att förbättras genom åtgärder för att minska sårbarheten för klimatrelaterade händelser som högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. De vägar som åtgärdas via bärighetssatsningen kommer därför att vara robusta och tillgängliga för både tung och lätt trafik.

Viktiga satsningar för ett smidigt, grönt och tryggt transportsystem för medborgare och näringsliv

Förbättrade möjligheter till pendling och resande

Åtgärderna i planförslaget bidrar till god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet på flera sätt. Genom förbättrade pendlingsmöjligheter vidgas arbets- och bostadsmarknader så att matchningen mellan jobb och arbetstagare förbättras. Det bidrar till regional utveckling, ökad sysselsättning och till att fler kan hitta passande arbeten. Bättre tillgänglighet till service, kultur och fritidsaktiviteter bidrar också till regional utveckling och ökad livskvalitet.

Nära 80 procent av personresandet sker med bil, och ytterligare nästan 10 procent med buss. Att vidmakthålla vägnätet är därför av stor betydelse för god tillgänglighet, i synnerhet utanför tätortskärnorna. De mest trafikerade vägarna har högst prioritet, eftersom de har en central funktion för att hålla samman landet, men även de lågtrafikerade delarna av vägnätet ska ha en acceptabel standard. Det innebär att vägarna inte ska tillåtas bli så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Hastigheten kan dock behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året trots att det kommer att innebära en försämrad tillgänglighet. Trafiksäkerhetsåtgärder har stor betydelse även för tillgängligheten, genom att resorna blir tryggare och säkrare.

De nya stambanorna binder på sikt ihop de tre storstäderna och mellanliggande orter, vilket är särskilt viktigt för tjänste- och fritidsresor. När den långväga persontågstrafiken flyttar över på de nya stambanorna frigörs kapacitet på de befintliga banorna, som kan användas bland annat för utökad regional kollektivtrafik vilket har betydelse för arbetspendling.

Planförslaget innehåller en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga vägar. Under planperioden kommer Trafikverket att fokusera på åtgärder som skapar goda förutsättningar för barns resor till och från skola, pendling till arbete och studier och till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter. En del av denna pott föreslås gå till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Trafikverket föreslår också att länsplaneupprättarna med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering, ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet som bidrar till ökad och säker cykling.

Planförslaget omfattar också cykelåtgärder inom ramen för storstadsöverenskommelserna och stadsmiljöavtalen. Vidare ingår förbättrad cykelinfrastruktur i flera av

väginvesteringarna. Ambitionen är också att höja drift- och underhållsstandarden på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta.

Stärkt konkurrenskraft för näringslivet

Underhållssatsningar görs på vägar och järnvägar som är viktiga för näringslivet, inklusive bärighetssatsningar med utveckling av BK4-vägnätet. Åtgärder genomförs som möjliggör överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt kapacitetsåtgärder på järnväg. Trafikering av längre och tyngre tåg skapar bättre tillgänglighet i viktiga godsstråk på järnväg. Med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten föreslås nya infrastruktursatsningar i området, framför allt i järnvägssystemet. Den särskilda näringslivspotten ger möjligheter att bidra till intermodala transportlösningar.

Flera viktiga satsningar sker inom sjöfarten. För att kunna ta emot större fartyg för ökade malmtransporter görs anpassningar av farleden till Luleå hamn. Projektet omfattar muddringsåtgärder i hamnen och i farleden, farledsutmärkning, anläggande av ny djuphamn med tillhörande infrastruktur och tillskapande av nya landytor. Luleå Hamn AB och LKAB står för åtgärderna inom hamnområdet. Vidare ingår muddring av farleden in till Göteborgs hamn, Skandiaporten, Nordens största hamn, så att hamnen kan fortsätta att vara en del av de allt större containerfartygens globala rutt. Därutöver görs utbyte och uppgradering av slussarna i Trollhättan och förbättring av farleden mellan Landsort och Södertälje och, via ombyggda slussar i Södertälje, farleden i Mälaren.

Åtgärder för förbättrade pendlingsmöjligheter gör det lättare för näringslivet att hitta kvalificerad arbetskraft. Särskild vikt läggs vid att vidmakthålla vägar som är viktiga för besöksindustrin.

Minskad lokal miljöpåverkan

Planen innehåller ökade medel för att minska miljöpåverkan från transporter och infrastruktur, bland annat en särskild pott till miljöåtgärder längs statlig infrastruktur. Planen omfattar exempelvis medel till sanering av förorenad mark, viltpassager, bekämpning av invasiva arter, vattenskydd, bullerskydd, landskap (natur- och kulturmiljö) och vatten.

Ramen för buller och vibrationer möjliggör fortsatt arbete och hantering av förelägganden i ungefär samma takt som idag. Landskapsåtgärderna fokuserar dels på de åtgärder som lagstiftningen kräver och på att begränsa spridningen av invasiva arter, dels på barriäreffekter för och olyckor med vilt och renar. Ramen för vattenåtgärder innebär en ökad ambitionsnivå, men den innebär ändå att endast en tredjedel av behovet för dricksvattenförsörjning och skyddsvärda ekologiska vatten kan åtgärdas. Åtgärderna mot förorenade områden fokuserar på undersökningar, saneringar samt på att efterkomma förelägganden. Åtgärdsområdet omfattar också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till vissa statliga verksamheter.

Samhällsekonomisk effektivitet

Trafikverkets analyser visar att ökningarna av anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar är samhällsekonomiskt lönsamma, och att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna ytterligare. Bärighetssatsningarna som möjliggör tyngre vägfordon har hög samhällsekonomisk lönsamhet, och det vore vidare mycket samhällsekonomiskt lönsamt att tillåta längre fordon på delar av vägnätet eftersom det skulle minska såväl transportkostnader som transporternas miljöbelastning.

Anslagen till trimnings- och miljöåtgärder bedöms ha hög kostnadseffektivitet, baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram. Trafikverket föreslår därför att detta anslag ökas.

De namngivna investeringarna har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot (NNK) på -0,3 (oräknat storstadsförhandlingar och vissa systeminvesteringar som inte kan effektberäknas); exklusive etapperna av nya stambanor för höghastighetståg blir genomsnittlig NNK 0,2. För järnvägsobjekten är genomsnittliga NNK -0,2, för vägobjekten 0,9 och för sjöfartsobjekten 0,7. För både järnvägs- och vägobjekt är spridningen i lönsamhet mycket stor. Ett stort antal samhällsekonomiskt mycket lönsamma investeringar, både vägar och järnvägar, har inte kunnat inrymmas i planförslaget.

Den samhällsekonomiska lönsamheten för etapperna av nya stambanor är negativ, med nettonuvärdeskvoter mellan -0,8 och -0,6. Att lönsamheten är så låg beror delvis på att de etapper som ingår i planförslaget inte används fullt ut förrän hela systemet är färdigt. NNK för hela systemet (inklusive de etapper som ingår i planen) beräknas vara -0,5 med nuvarande kostnadsuppskattningar. För närvarande pågår ett arbete med kostnadsreducerande åtgärder där ambitionen är att minska systemets totala investeringskostnad med 65 miljarder kronor.

Det övergripande målet om samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning handlar inte bara om infrastrukturinvesteringar, utan också om att användningen av transportsystemet ska vara effektiv. För detta krävs bland annat styrmedel och regleringar som internaliserar externa effekter som utsläpp, olyckor och buller, samt ett effektivt tillhandahållande av offentliga transporttjänster, till exempel regional kollektivtrafik. Detta ligger dock i huvudsak utanför den nationella infrastrukturplanen.

Ny teknik och digitalisering ger förutsättningar för att utveckla ett modernt och hållbart transportsystem

Trafikverket bidrar till ny teknik och implementerar digitaliseringens möjligheter, vilket utvecklar transportsystemets utformning, underhåll och användning. Mängden data och information ökar, blir alltmer tillgänglig och skapar nya tjänster i transportsystemets olika delar. Digitaliseringen möjliggör nya typer av åtgärder och beslutstöd som bygger på interaktion mellan fordon och infrastruktur för att skapa nyttor. Trafikverket kommer under planperioden att verka för att tillvarata digitaliseringens möjligheter genom att utvecklingen av informationsmängder och den digitala infrastrukturen beaktas, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer. Nya typer av åtgärder med tydliga inslag av digitalisering som ger direkta effekter i transportsystemet kan underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem.

Prioriterade områden inom forskning och innovation är ökad produktivitet, klimatpåverkan, effektivt, inkluderande transportsystem och digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle.

En viktig del av omställningen till fossilfrihet i transportsystemet är elektrifiering av vägtrafiken. Planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs, och elvägen förväntas vara i drift kring årsskiftet 2025–2026.

De mest kraftfulla klimatpolitiska verktygen ligger utanför infrastrukturplanen

Transportsektorns klimatmål är att utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) år 2030 ska vara 70 procent lägre än år 2010, och vara i princip noll år 2045. Den absoluta merparten av koldioxidutsläppen från inrikes transporter, cirka 93 procent (2017), kommer

från vägtrafiken. Eftersom vägtrafiken utgör omkring 85 procent av persontransportarbetet och 50 procent av godstransportarbetet så är det ofrånkomligt att vägen till att nå klimatmålen i första hand handlar om att göra vägtrafiken fossilfri. Eldrift måste dominera i vägtrafiken inom ett par decennier, huvudsakligen genom batteridrift men även genom bränsleceller. De fossildrivna fordon som fortfarande säljs måste också bli effektivare. Under det närmaste decenniet krävs också ökad användning av biodrivmedel för att etappmålet 2030 ska nås, eftersom det tar tid att fasa ut bränslefordonen ur fordonsflottan. För allt detta krävs olika typer av styrmedel samt en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur. De centrala verktygen – styrmedel, regleringar och laddinfrastruktur – ligger dock utanför planförslaget, eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll av och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Förutom omställningen till fossilfria drivmedel kan transportsektorns utsläpp av växthusgaser minskas genom att minska vägtrafiken, vilket även bidrar till att minska trängsel, olyckor, buller och andra typer av utsläpp. I planförslaget går omkring 85 procent av medlen för namngivna investeringar till järnvägs- och sjöfartsinvesteringar, och Trafikverket finansierar också en mängd åtgärder för cyklande och kollektivtrafik. Sådana investeringar och åtgärder kan skapa mycket stora samhällsnyttor genom att de ökar tillgängligheten för medborgare och näringsliv utan att ge ökade klimatutsläpp. De bidrar också i någon mån till att minska vägtrafiken, och kan i viss mån öka effekten av och acceptansen för åtgärder som gör vägtransporter mindre attraktiva, till exempel höjda bränsleskatter och sänkta hastigheter. Även de omfattande infrastrukturinvesteringarna i planförslaget har mycket liten påverkan på det totala trafikarbetet. Enligt preliminära beräkningar minskar järnvägsinvesteringarna vägtrafikarbetet med totalt en kvarts procent, och vägtrafikinvesteringarna ökar trafikarbetet med ungefär lika mycket. Att effekterna på det totala trafikarbetet är så pass begränsade beror dels på att vägtrafiken har en så mycket större andel av transportarbetet än övriga trafikslag, så att även en stor ökning av ett annat trafikslag motsvarar en relativt liten minskning av vägtrafiken, dels på att substitutionseffekten mellan trafikslagen är relativt liten. När transportvolymen ökar till följd av en förbättring, till exempel utbyggnad av alternativ till vägtrafiken, består huvuddelen av ökningen vanligen av nygenererade transporter, inte av överflyttning från vägtrafiken.

Planförslaget bidrar till och passar in med klimatmålen

Förutom att prioriteringen av investeringar påverkas av ambitionen att flytta över transporter från väg till järnväg och sjöfart, så påverkas även prioriteringen indirekt, eftersom analyser och trafikprognoser inkluderar antaganden om styrmedel som dämpar vägtrafiken och flyttar över en del av trafiken till järnväg och sjöfart. Enligt regeringens direktiv ska planeringen baseras på "ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn". Trafikverkets prognoser och kalkyler innehåller därför bland annat antaganden om framtida ökningar av bränsleskatter och reduktionsplikt, vilka tillsammans gör att bränslepriset ökar till ungefär det dubbla (i fasta priser) fram till prognosåret 2040. I prognosen antas också att åtgärder vidtas så att bilinnehavet slutar öka och i stället minskar något. Dessa antaganden bidrar till att vägtrafikökningen dämpas och att järnvägstrafiken ökar snabbare, så att järnvägens marknadsandel ökar jämfört med idag. Järnvägsinvesteringar blir därmed något mer lönsamma och väginvesteringar något mindre lönsamma, jämfört med ett scenario utan dessa antaganden.

Planförslaget kan därför sägas både bidra till och passa in med klimatmålen. Den bidrar till uppfyllelse av klimatmålen genom att en helt övervägande del av investeringarna är järnvägsinvesteringar, och den passar in med klimatmålen genom att planeringen utgår från ett scenario där styrmedel för att dämpa vägtrafiken och styra mot elektrifiering antas sättas in i framtiden, och att de väginvesteringar som ingår i planförslaget är motiverade även helt utan trafiktillväxt.

1 Uppdrag och utgångspunkter

Regeringen gav den 23 juni 2021 i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Denna rapport utgör redovisningen av detta uppdrag.

Syftet med planförslaget är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Regeringen har också angett att den avser att ta fram en plan som är en del i samhällsbygget, i vilken det tydligt pekas ut hur infrastrukturen ska bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft. Regeringen har i uppdraget till Trafikverket även pekat ut vissa specifika åtgärder som planförslaget bör omfatta, däribland etapper av nya stambanor för höghastighetståg och av Norrbotniabanan, samt angett att gällande plan ska fullföljas.

Den nationella planen för transportinfrastruktur handlar i första hand om hur den nationella fysiska infrastrukturen ska utvecklas och förvaltas. Detta omfattar i huvudsak vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar, åtgärder i allmänna farleder och slussar, investeringar i det statliga järnvägsnätet och stamvägnätet, trimnings- och miljöåtgärder, insatser för forskning, utveckling och innovation, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer och driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Trafikverkets förslag till fördelning av tilldelade medel för åtgärder i infrastrukturen är utformat så att det i så stor utsträckning som möjligt bidrar till att uppnå syftet avseende de transportpolitiska målen som de mål och ambitioner som regeringen i övrigt tagit upp.

Det behöver samtidigt betonas att flera viktiga faktorer som påverkar transportsystemet och den transportpolitiska måluppfyllelsen huvudsakligen planeras och beslutas i andra sammanhang än i den nationella infrastrukturplanen. En del är Trafikverkets ansvar, till exempel hastighetsgränser och upphandling av interregional kollektivtrafik. Annat är andra aktörers ansvar, till exempel skatter, subventioner och regleringar, regionalt kollektivtrafikutbud, kommunalt gatunät och fysisk bebyggelseplanering.

Processen med att ta fram en ny plan, vilket normalt görs vart fjärde år, inleds genom att regeringen ger Trafikverket direktiv för att ta fram ett inriktningsunderlag. Underlaget läggs efter remittering till grund för en infrastrukturproposition, i vilken regeringen redovisar sitt förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut om propositionen. Efter att Trafikverket, utifrån regeringens direktiv, har tagit fram och redovisat sitt planförslag, remitteras det brett. Regeringen fastställer slutligen en plan, vilket beräknas ske våren/sommaren 2022.

1.1. Regeringens direktiv

Regeringen har i uppdraget gett direktiv för Trafikverkets framtagande av ett planförslag. Utöver dessa direktiv ska regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige² och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) utgöra utgångspunkt för analyser och förslag till åtgärder.

De riksdagsbundna transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, och de etappmål som regeringen har beslutat om, bland annat om klimat och trafiksäkerhet, ska vara utgångspunkter för Trafikverkets förslag till åtgärder, liksom fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. Planförslaget ska baseras på ett scenario som innehåller

² Proposition 2020/21:151, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn. Trafikverket ska redovisa hur planförslaget bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället och till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Ytterligare aspekter som infrastrukturen ska bidra till och som särskilt pekas ut i direktivet är tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Regeringen anger i direktivet att den gällande nationella planen ska fullföljas. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Ramarna är uttryckta i 2021 års prisnivå. Av planeringsramen ska 165 miljarder kronor avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar, och 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Vidare ska 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet, varav 107 miljarder kronor bör användas till de tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg. De etapper av Norrbotniabanan som ingår i planen för 2018–2029 ska genomföras, och utbyggnad av den därefter kvarvarande delen Skellefteå–Luleå bör påbörjas under planperioden. Cirka 42 miljarder kronor ska enligt regeringen gå till den preliminära ramen för länsplanerna.

1.2. Från plan för 2018–2029 till plan för 2022–2033

I kapitlet redovisas hur Trafikverkets planförslag förhåller sig till och bygger vidare på den gällande planen, som regeringen har angett ska fullföljas. Till detta kommer också utökade behov som Trafikverket har identifierat, inte minst inom vidmakthållande, och nya åtgärder som regeringen särskilt pekat ut i direktivet.

1.2.1. Ny plan bygger vidare på tidigare insatser

Den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029, i fortsättningen benämnd gällande plan, beslutades av regeringen den 31 maj 2018. Under de drygt tre år som har gått sedan planen fastställdes, vilket är kort tid när det gäller infrastruktur, har en del av innehållet i planen slutförts och börjat ge effekter i transportsystemet. Hittills har 16 procent av de namngivna objekten i nationell plan slutförts och sammanlagt 57 procent är slutförda eller påbörjade. Dessutom har en stor mängd åtgärder för vidmakthållande och trimningsåtgärder för trafiksäkerhet, förbättrad miljö, hälsa och framkomlighet genomförts.

Ett exempel på slutfört arbete är att i augusti 2020 öppnade Getingmidjan – järnvägen mellan Stockholms central och Stockholms södra – efter att ha varit avstängd för upprustning somrarna 2018–2020. Under 2021 har en del kringliggande åtgärder genomförts. Getingmidjan är en av de mest trafikerade järnvägssträckorna i landet och påverkar punktligheten i hela Sverige. Renoveringen möjliggjordes bland annat genom att det kunde gå ersättningstrafik på Citybanan, som slutfördes och öppnades för trafik 2017. Kapacitetsförstärkningar som ytterligare ökar motståndskraften mot störningar på järnvägen fortsätter till exempel genom pågående investeringar som Tomtebodavägen–Kallhäll, Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, Hallsberg–Degerön, Norrbotniabanan Umeå–Dåva, Godsstråket Storvik–Frövi och kapacitetsåtgärder i Skåne. Sedan planen beslutades har även vägar öppnats för trafik. På sträckan E18 Norrtälje–Kapellskär i Stockholmsområdet har kapaciteten anpassats till ökad trafik genom att en mötesfri 2+1-väg färdigställdes. På E20 mellan Fagerlid och Bahult har en cirka åtta kilometer lång sträcka byggts om till mötesfri fyrfältsväg, vilket utöver ökad trafiksäkerhet också medfört ökad kapacitet. På E16 mellan Hulån och Vansbro har en sju kilometer lång mötesseparerad väg tagits i bruk, liksom en mötesfri motortrafikled mellan Månseryd och Mullsjö. I slutet av

2020 öppnade E10 genom Kiruna, som är en del av samhällsomvandlingen i staden till följd av gruvdriften.

En ny högsta bärighetsklass på väg, BK4, infördes den 1 juli 2018. Den innebär att det nu är tillåtet att köra 74-tons lastbilar. Syftet är att effektivisera godstransporterna, stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv samt minska utsläpp, slitage och olyckor som orsakas av tung trafik genom att samma transportarbete kan genomföras med färre fordonskilometer. Fram till och med 2020 har cirka 26 000 kilometer väg öppnats för den nya bärighetsklassen. Ambitionen till 2029 är att 70–80 procent av det *Strategiska vägnätet för tyngre transporter* ska öppnas för BK4, och arbetet med anpassningar för den högre bärighetsklassen fortsätter in i den nya planen.

Andra åtgärder har under åren 2018–2021 påbörjats eller fått en preciserad utformning genom arbete i den fysiska planprocessen och genom avstämningar med olika intressenter.

Trafikverket har även utrett de sexton utpekade brister som regeringen angav när gällande plan beslutades. Utredningarna har konkretiserat ett stort antal tänkbara åtgärder på stråk och noder för att de ska kunna övervägas i framtagnandet av detta planförslag.

I genomförandet av planen och genom omvärldsbevakning har Trafikverket fått ny kunskap om utmaningar, brister och behov av anpassningar, till exempel förändrade krav och nya tekniska lösningar. Den kunskapen bärs med in i förslaget till ny plan, som i sin tur bygger vidare på det som genomförts innan.

1.2.2. Ökat behov och ökade medel till vidmakthållande

Uppgiften att vidmakthålla infrastrukturen är delvis av annan karaktär än uppgiften att utveckla infrastrukturen, där man kan välja eller inte välja att genomföra en nyinvestering.

Medlen till underhåll ökades i planen för 2018–2029 jämfört med tidigare planer. I Trafikverkets inriktningsunderlag från 2020 konstaterades dock att ytterligare medel behövs för att vidmakthålla transportinfrastrukturen och upprätthålla dagens funktionalitet vad gäller hastighet, bärighet och kapacitet.

Trafikverket har, i brist på medel till vägunderhåll i förhållande till behoven, under en längre tid tillämpat en mer kortsiktig strategi på delar av vägnätet för att kunna upprätthålla funktionaliteten i vägsystemet. Utvecklingen mot en högre andel avhjälpande underhåll som tränger ut mer långsiktiga förebyggande åtgärder bidrar till att behoven för vidmakthållande av vägar kommer att öka på sikt. Järnvägen fick betydligt ökade ramar i föregående planperiod och därigenom har de mest högtrafikerade delarna fått en bättre standard. Men ökningen av medel till vidmakthållande är ändå inte riktigt i nivå med behoven. Det medför, på delar av anläggningen, att komponenter inte kan bytas ut i önskvärd takt och ersättas av mer livslängdsförlängande åtgärder. Det innebär en risk för fler störningar i trafiken.

Det finns flera olika skäl till de ökade resursbehoven. Gemensamt för järnväg och väg är att anläggningsmassan har ökat. Nya och mer komplexa anläggningar har tillkommit, som förbättrar möjligheterna till en mer effektiv trafikstyrning och hantering av störningar. De kräver emellertid också mer drift och underhåll. Stora delar av anläggningen är också gammal, och en åldrande anläggning medför mer underhåll. Över 60 procent av det statliga vägnätet är byggt före 1970. Dessutom har trafiken ökat och dessutom blivit allt tyngre. Kontinuerliga kvalitetshöjningar och teknisk utveckling i transportsystemet, liksom ökade miljökrav samt behov av anpassning av infrastrukturen till effekterna av klimatförändringar bidrar också i hög utsträckning till de ökade resursbehoven.

1.2.3. Gällande plan ska fullföljas – men det finns också nya behov

Regeringen har angett att nuvarande plan ska fullföljas, och denna förutsättning styr i hög grad innehållet i planförslaget 2022–2033. Den gällande planens ram för utvecklingsanslaget är 333,5 miljarder kronor för perioden 2018–2029. Om man lägger ihop den gällande planens kostnader för perioden 2022–2029 (resterande del av gällande planperiod) med kostnaden för de objekt vars genomförandetid fortsätter in i nästa planperiod 2030–2033, samt medel till ej namngivna poster på samma nivå som i gällande plan³, så summerar det till 353 miljarder kronor.⁴

Det finns dock ytterligare förutsättningar och kostnadsanspråk att ta hänsyn till i den nya planen. Sammantaget innebär det att de medel som behövs för att fullfölja gällande plan plus de tilläggsanspråk som anges i direktivet i utgångsläget överstiger det angivna utvecklingsanslaget, redan innan medel anslagits till några nya eller ytterligare satsningar.

De nämnda ytterligare kostnadsanspråken är:

- I direktivet anger regeringen att 107 miljarder kronor bör användas till etapper av nya stambanor för höghastighetståg, vilket är 31 miljarder kronor mer än vad som tidigare planerats för under planperioden. Det ökade beloppet innebär inte någon tidigareläggning av objekten, utan täcker bara kostnadsökningarna (under planperioden) för etapperna sedan gällande plan fastställdes.
- Övriga namngivna investeringar i gällande plan har ökat i kostnad med sammanlagt 46 miljarder kronor under planperioden (varav 8 miljarder kronor härrör från ERTMS-objekt). Kostnadsökningarna analyseras i kapitel 10, där också åtgärder för att motverka dessa diskuteras.
- Järnvägens nya signalsystem ERTMS måste fortsätta byggas ut för att säkra järnvägens funktion på sikt och för att uppfylla de åtaganden Sverige gjort i EU. Med en tekniskt optimal utbyggnadstakt skulle ERTMS-implementeringen vara slutförd omkring 2038. För detta skulle ytterligare 21 miljarder kronor behövas under planperioden, förutom de ERTMS-objekt som redan finns med i gällande plan (med en uppdaterad total kostnad på 18 miljarder kronor).
- Regeringen gav den 29 juli 2021 Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för Norrbotniabananans kvarvarande etapp Skellefteå–Luleå, med syfte att möjliggöra byggstart under planperioden.⁵ Trafikverket föreslår 3 miljarder kronor till denna etapp under planperioden.

Summan av kostnadsanspråken ovan och den gällande planen är 459 miljarder kronor. Den anvisade ramen är 437 miljarder kronor. I utgångsläget finns alltså ett underskott på 22 miljarder kronor om den gällande planen ska genomföras som planerat och dessutom inrymma de nya anspråken ovan. Tabell 1 sammanfattar de förutsättningar som utgör utgångspunkten för att ta fram planförslaget. För att planförslaget ska rymmas inom angiven utvecklingsram måste alltså vissa av posterna minska i omfattning jämfört med de

³ Endast justerat med konsumentprisindex (KPI) 2017–2021, vilket motsvarar 6 procent. Investeringsindex har dock ökat mer än KPI (se avsnitt 10.1), så uppräkningsindex enbart med KPI innebär en real minskning av de ej namngivna posterna jämfört med gällande plan.

⁴ Kostnader anges i 2021 års priser genomgående i hela rapporten, såvida inte något annat särskilt anges.

⁵ Regeringsuppdrag: Uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan. Dnr I2021/02073.

utgångspunkter som angivits ovan. För att nya och ytterligare satsningar ska bli möjliga måste kostnaderna under planperioden minskas ytterligare.

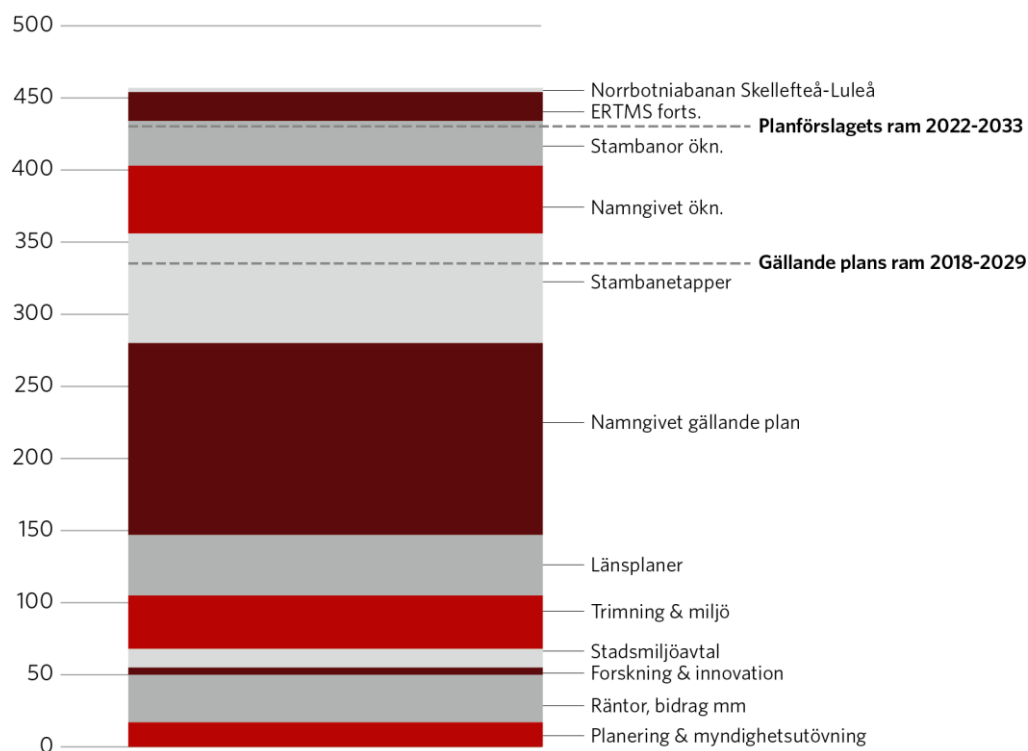
Tabell 1 Utgångspunkten för kostnadsanspråken till planförslaget, med källa. Miljarder kronor, avrundat.

Post	Från gällande plan (prisnivå 2021)	Tillkommande (kostnadsökningar och tillägg)	Kostnadsanspråk 2022–2033	Källa
Namngivna investeringar	123	+39	162	Gällande plan
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå		+3	3	Regeringens direktiv; Trafikverkets bedömning av lämplig kostnad under planperioden
Etapper av nya stambanor	76	+31	107	Regeringens direktiv (motsv. kostnadsökning sedan gällande plans fastställelse)
ERTMS	10	+8 (kostnadsökn.) +21 (fortsatt utrullning)	40	Behov för tekniskt optimal fortsatt utrullning
Trimnings- och miljöåtgärder	37		37	Gällande plan
Stadsmiljöavtal	13		13	Gällande plan
Länsplaner	39	+3	42	Regeringens direktiv
Forskning och innovation ⁶	5		5	Gällande plan
Planering och myndighetsutövning	17		17	Bedömda behov i Trafikverkets inriktningsunderlag
Räntor, bidrag med mera	33		33	Beräknade ränteutgifter, regeringens direktiv med mera
Totalt	353	106	459	Angiven ram 437 mdkr

Figur 3 illustrerar varför de initiala kostnadsanspråken inte ryms inom utvecklingsramen trots att denna höjts väsentligt jämfört med den gällande planen. Kostnaderna för enbart fortsättningen på den gällande planen är omkring 353 miljarder kronor under planperioden 2022–2033. Den nya, högre utvecklingsramen är på 437 miljarder kronor, men ramökningen är lägre än de tillkommande kostnaderna för ökade investeringskostnader (46 miljarder kronor under planperioden, varav 8 rör ERTMS), kostnadsökning för etapperna av nya stambanor (31 miljarder under planperioden), fortsatt utrullning av ERTMS (21 miljarder kronor under planperioden) och Norrbotniabanans etapp Skellefteå–Luleå (3 miljarder kronor under planperioden). Som figuren visar så överskrider de initiala kostnadsanspråken utvecklingsramen med omkring 22 miljarder kronor.

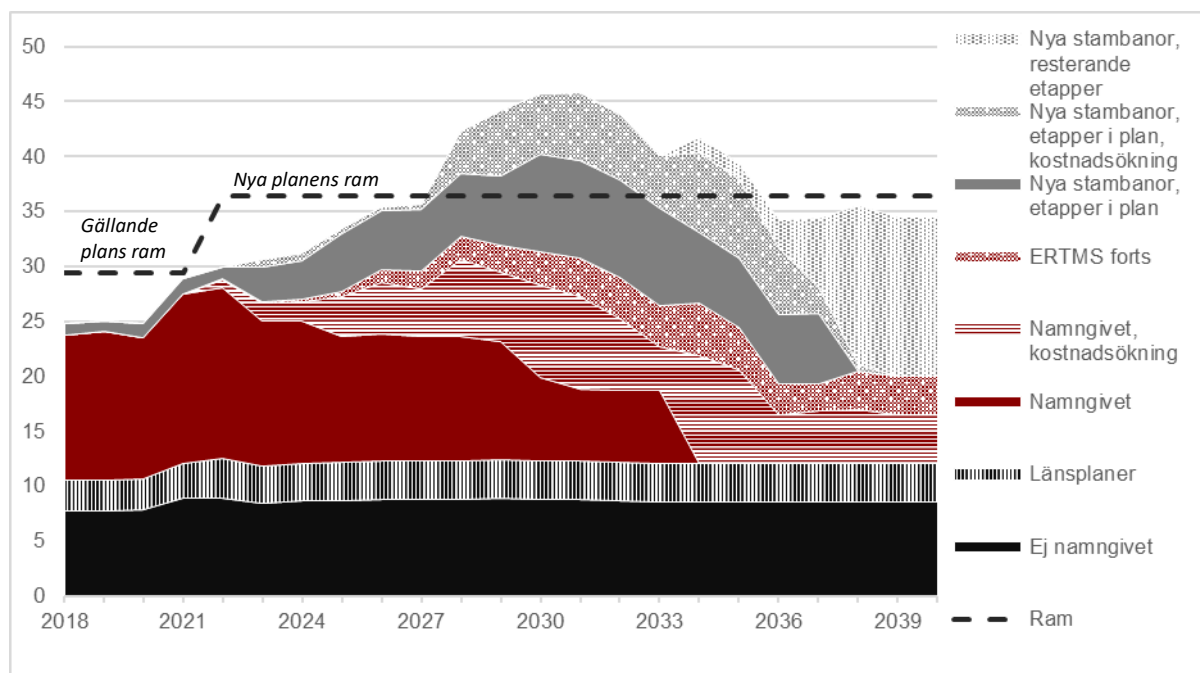
⁶ Beloppet avser endast den del som är hänförlig till utvecklingsramen.

Figur 3 Initiala kostnadsanspråk (utvecklingsramen) som utgör utgångspunkterna för planförslaget. ("Namngivet" är investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor.)



Eftersom regeringens direktiv anger att den gällande planen ska genomföras måste investeringar skjutas framåt i tiden för att totalkostnaden under planperioden inte ska överstiga ramen. Även perioden efter planperiodens slut är dock redan intecknad i hög grad. Figur 4 visar hur mycket utvecklingsmedel som skulle behövas för varje år för att genomföra den gällande planen plus de tillkommande anspråken ovan, med nuvarande tidsplaner och under antagande om att avsättningar till ej namngivna poster (trimnings- och miljöåtgärder, länsplaner med mera) är oförändrade under hela tidsperioden.

Figur 4 Utgångspunkten för kostnadsanspråken till planförslaget, mdkr per år (ungefärlig planering).

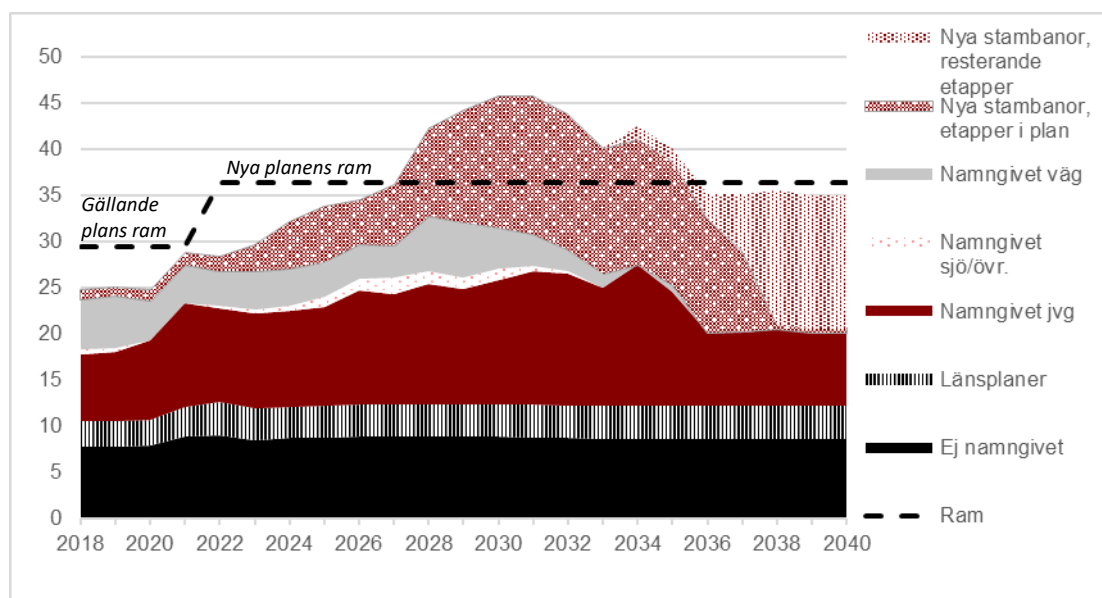


Notering: "Ökning" syftar på ökade investeringskostnader jämfört med kostnadsbedömningar vid gällande plans fastställelse. Strecket som anger planens ram visar genomsnittet för planperioden; i praktiken sker ökningen av anslagsramen stegvis.

Av figuren framgår att kostnaderna är större än den nya högre årliga ramen för 2022–2033. Detta medför som redan konstaterats att det behöver göras tidsmässiga förskjutningar i genomförande av åtgärder för att anpassa planerade åtgärder till ramen. Nästkommande planperiod 2026–2037 är dock redan nu övertäckt med drygt 40 miljarder kronor, oräknat tillkommande behov och eventuella kostnadsökningar, antaget samma årliga ram som för detta planförslag. Kommande planeringsomgångar kommer därför också att behöva hantera en betydande mängd redan påbörjade eller inplanerade åtgärder.

Figur 5 visar samma kostnadsfördelning över tid som ovan, men med namngivna investeringar uppdelade på trafikslag.

Figur 5 Utgångspunkten för kostnadsanspråken till planförslaget, miljarder kronor per år (ungefärlig planering). Uppdelat på trafikslag.



1.3. Planförslagets bidrag till transportpolitiska mål

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen och etappmålen, liksom fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. För att nå målen är dock transportinfrastrukturen bara en pusselbit av många, och för att nå målen krävs många andra åtgärder än infrastrukturåtgärder. Förslaget till infrastrukturplan ska både bidra till och passa ihop med målen. Att infrastrukturplanen ska passa ihop med målen betyder att planförslaget ska vara väl utformat, betingat av att andra åtgärder som behövs för att nå målen genomförs. Dessa andra åtgärder kan nämligen påverka val och utformning av infrastrukturinvesteringar. I detta avsnitt utvecklas och konkretiseras dels på vilka sätt infrastrukturplanen kan bidra till olika transportpolitiska mål, inklusive klimatmålen, dels vad det innebär att infrastrukturplanen ska passa ihop med målen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen omfattar vidare de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, samt att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen samt bidra till ökad hälsa. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Transportpolitiken omfattar vidare de fem transportpolitiska principerna, som i sammanfattning anger att det är användarna som beslutar om sina resor och transporter, att beslut om transportproduktion bör fattas decentraliserat, att samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas, att konkurrens mellan trafikutövare och transportalternativ ska

främjas, och att transportpolitiska styrmedel ska utgå från trafikens samhällsekonomiska kostnader.⁷

1.3.1. Planens bidrag till det övergripande målet

Det övergripande målets begrepp *samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning* syftar dels på användningen av transportsystemet, dels på hur systemet utformas och utvecklas genom offentliga åtgärder, till exempel investeringar, underhåll, fysisk planering och upphandling av trafik. De två delarna av transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet hänger ihop, bland annat eftersom infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska effektivitet beror på hur de används av resenärer och transportörer, vilket i sin tur påverkas av styrmedel och regleringar.

Hur transportsystemet används bestäms av alla de enskilda beslut som fattas av resenärer, transportföretag och transportköpare. En samhällsekonomiskt effektiv användning av transportsystemet innebär att sådana (och bara sådana) transporter vars samhällsnytta är större än deras samhällskostnad genomförs. Det är användarna av transportsystemet som bäst kan bedöma sina egna nyttor och kostnader för en transport, och som därmed kan bedöma om nyttan som transporten skapar för dem är värd kostnaderna i form av restid, pengar och andra uppoffringar. Det är detta som formuleras i den första och andra transportpolitiska principen. Men för att transportsystemets användning ska vara samhällsekonomiskt effektiv måste användarna möta den fulla samhällskostnaden för sina transporter, alltså inklusive de effekter som drabbar andra, till exempel utsläpp, buller, slitage och trängsel. En samhällsekonomiskt effektiv användning av transportsystemet förutsätter därför styrmedel, som skatter och regleringar, som gör att användarna i sina beslut tar hänsyn även till effekterna på andra. Det är detta som formuleras i den femte transportpolitiska principen.

Att infrastrukturinvesteringar och andra offentliga åtgärder i transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiva innebär att de ska skapa största möjliga samlade samhällsnytta i förhållande till åtgärds-kostnaden. I samhällsnyttan ingår alla typer av positiva och negativa effekter, till exempel ökad eller minskad tillgänglighet, alla sorters utsläpp, trafiksäkerhet, trygghet, landskapsbild, buller och många andra effekter. Så långt möjligt viktas olika typer av effekter så som medborgarna själva implicit viktat dem genom sitt handlande, till exempel val mellan olika resalternativ. Undantaget är värderingen av utsläpp av växthusgaser som härleds ur politiska beslut. Flera typer av effekter är av olika skäl svåra att kvantifiera, till exempel påverkan på landskap, stadsmiljö och biologisk mångfald. Sådana effekter får vägas in i bedömningen av den samhällsekonomiska effektiviteten kvalitativt.

Det är i synnerhet den senare delen av samhällsekonomisk effektivitet som berör planförslaget, eftersom planen till största delen handlar om utveckling och förvaltning av fysisk infrastruktur. Styrmedel som påverkar resorna och transporterna i systemet ligger huvudsakligen utanför infrastrukturplanen, liksom offentliga transporttjänster, till exempel upphandlad kollektivtrafik. Styrande för utformningen av planförslaget har därför varit att försöka skapa så stora samlade samhällsnyttor som möjligt utifrån de givna förutsättningarna och anslagsramarna.

Det övergripande målets begrepp *långsiktigt hållbar transportförsörjning* innebär att transportsystemet ska bidra till och passa in i ett långsiktigt hållbart samhälle. Ett hållbart samhälle tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers

⁷ Proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.

möjligheter att tillfredsställa sina behov, och det omfattar de tre dimensionerna social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. FN har konkretiserat vad som karakteriserar ett hållbart samhälle i Agenda 2030. Det går inte att definiera en enskild samhällssektor som hållbar, eftersom hållbarhet bara är definierad på samhällsnivå. Däremot kan man försöka beskriva hur ett transportsystem som passar in i ett hållbart samhälle ser ut, och man kan också beskriva transportsystemets positiva eller negativa bidrag till samhällets hållbarhet. Aspekter som är relevanta för det svenska transportsystemet omfattar bland annat hälsa, energieffektivitet och klimat, förlust av ekosystem och biologisk mångfald, säkerhet, trygghet samt god tillgänglighet för alla grupper i samhället. Det finns betydande överlapp mellan begreppen samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet eftersom många hållbarhetsaspekter också är samhällsnyttor som ingår i begreppet samhällsekonomisk effektivitet.

Infrastrukturplanen kan bidra till social hållbarhet genom att bidra till god tillgänglighet för alla medborgare och utjämna orättvisa skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. Bidragen till ekologisk hållbarhet omfattar bland annat att minska trafikens utsläpp, buller och intrång i naturmiljöer, men också främjandet av de miljömässiga värden och funktioner som infrastrukturen håller. Infrastrukturplanen kan bidra till ekonomisk hållbarhet genom en god förvaltning av infrastrukturanläggningen där livscykelkostnaderna minimeras, och genom ett kostnadseffektivt genomförande av underhåll och investeringsåtgärder. Genom att utvecklad infrastruktur förbättrar transportsystemets funktion kan också tillgängligheten ökas, vilket i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader och stärker näringslivets konkurrenskraft.

Begreppet *transporteffektivitet* betyder enligt regeringens infrastrukturproposition 2021 att det transportarbete som utförs ska vara så effektivt som möjligt utifrån energi- och miljömässiga perspektiv samt ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Att något är effektivt betyder generellt att resurser används på ett sätt som skapar så mycket värde som möjligt. Ett effektivt transportarbete har därför ett högt förhållande mellan vilket utbud som kan nås och den samhälleliga resursförbrukning som transporterna kräver. Som framgår av definitionen i infrastrukturpropositionen så handlar transporternas resursförbrukning såväl om energi och miljö som om ekonomiska faktorer, där bland annat resenärernas och transportörernas egna kostnader ingår. Transporteffektiviteten kan till exempel ökas genom överflyttning av transporter till färdmedel med lägre resursförbrukning, och genom fysisk planering som ökar det tillgängliga utbudet inom en viss radie. I ett mer transporteffektivt samhälle kan man därför nå samma utbud, och därmed fylla samma transportbehov, utan att de totala samhällsresurserna som krävs för transporter ökar.

1.3.2. Tillgänglighet för medborgare och näringsliv

God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och ökad tillgänglighet är oftast den största positiva effekten av förbättringar i transportsystemet. God tillgänglighet är nära förknippat både med god ekonomisk utveckling och med hög livskvalitet. Den ekonomiska utvecklingen tenderar att förstärkas av ökad tillgänglighet, bland annat eftersom det förbättrar matchningen mellan företag, arbetskraft, kunder och leverantörer, och eftersom det sänker näringslivets transportkostnader. Lika viktigt är att god tillgänglighet ökar möjligheterna till hög livskvalitet, eftersom det gör det lättare att nå ett rikt utbud av kultur, fritidsaktiviteter, vänner, service och passande arbeten.

Planförslaget omfattar både utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen. Syftet med vidmakthållandet är att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet och därmed den tillgänglighet som transportsystemet möjliggör. I detta ingår dels löpande åtgärder som trafikledning, drift och störningshantering, dels förebyggande underhåll och reinvesteringar som vårdar och bevarar infrastrukturen. Utvecklingen av infrastrukturen syftar i hög grad till ökad tillgänglighet, och detta har därför varit viktiga överväganden vid utformningen av planförslaget. I detta ingår att målet är god tillgänglighet för alla medborgare och allt näringsliv i hela landet. Åtgärdernas geografiska och socioekonomiska fördelningseffekter är därför viktiga överväganden.

1.3.3. Trafiksäkerhet

Etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna i trafikolyckor i respektive trafikslag ska halveras till år 2030. Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av medelvärdet av utfallet för åren 2017, 2018 och 2019. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Infrastrukturåtgärder kan ge betydande bidrag till att uppnå trafiksäkerhetsmålen. Den största delen av väginvesteringarna omfattar förbättringar av trafiksäkerheten, och i planen ingår också medel till andra trafiksäkerhetsåtgärder inom alla trafikslag. Näst efter ökad tillgänglighet är förbättrad trafiksäkerhet den enskilt största effekten av planförslaget (se redovisning i kapitel 9).

1.3.4. Klimatmålen och övriga miljömål

Riksdagen har beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Riksdagen har också beslutat om ett övergripande klimatmål som innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045.

Trafikverket redovisade hur transportsektorns klimatmål kan nås i inriktningsunderlaget⁸ från 2020 och i ett regeringsuppdrag⁹ 2020. För att nå en fossilfri transportsektor krävs en övergång till andra drivmedel. På 10–20 års sikt måste eldrift dominera i vägtrafiken, huvudsakligen genom batteridrift men även genom bränsleceller. Under det närmaste decenniet krävs också ökad användning av biodrivmedel för att etappmålet 2030 ska nås. För att skynda på elektrifieringen och öka andelen biodrivmedel krävs olika typer av styrmedel, varav många redan finns på plats, till exempel bränsleskatt, bonus-malus-systemet för nysålda bilar och reduktionsplikten som reglerar inblandningen av biodrivmedel. Det krävs också en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur. Styrmedel, regleringar och laddinfrastruktur ligger dock utanför planförslaget (förutom elvägsprojektet), eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Förutom omställningen till fossilfria drivmedel kan transportsektorns utsläpp av växthusgaser minskas genom minskad vägtrafik, vilket också bidrar till att minska trängsel, olyckor, buller och andra typer av utsläpp. Omkring 85 procent av medlen till namngivna investeringar går till järnvägs- och sjöfartsinvesteringar. Dessa investeringars största positiva effekter är att tillgängligheten ökar för medborgare och näringsliv utan att ge ökade

⁸ Trafikverket (2020), Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Publikation 2020:186.

⁹ Trafikverket (2020), Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter. Publikation 2020:080.

utsläpp av växthusgaser. De bidrar också i någon mån till att minska vägtrafiken, och kan i viss mån öka effekten av och acceptansen för åtgärder som gör vägtransporter mindre attraktiva, till exempel höjda bränsleskatter och sänkta hastigheter.

Förutom att prioriteringen av investeringar påverkas av ambitionen att minska utsläppen av koldioxid genom överflyttning från väg till järnväg och sjöfart, så påverkas även prioriteringen indirekt av att analyser och trafikprognoser inkluderar antaganden om styrmedel som dämpar vägtrafiken och flyttar över en del av trafiken till järnväg och sjöfart. Detta påverkar i viss utsträckning bedömningen av den framtida trafikutvecklingen, genom att vägtrafikökningen dämpas och järnvägstrafiken ökar snabbare, och därmed bedömningen av vilka investeringar som är mest angelägna. Antagandena medför att den samhällsekonomiska lönsamheten i viss mån minskar för väginvesteringar och ökar för järnvägs- och sjöfartsinvesteringar¹⁰. Enligt regeringens direktiv ska planeringen baseras på ”ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn”. Trafikverkets prognoser och kalkyler är utformade på detta vis. De innehåller därför bland annat antaganden om framtida ökningar av bränsleskatter och reduktionsplikt, vilka tillsammans gör att bränslepriset ökar till ungefär det dubbla (i fasta priser) fram till prognosåret 2040. I prognosen antas också att åtgärder vidtas så att bilinnehavet slutar öka och i stället minskar något. Järnvägsinvesteringar blir därmed något mer lönsamma och väginvesteringar något mindre lönsamma, jämfört med ett scenario utan dessa antaganden. Fem sjättedelar av väginvesteringarna är samhällsekonomiskt lönsamma även helt utan trafiktillväxt (som jämförelse beräknar Trafikverket att vägtrafiken sannolikt kommer att öka 20–40 procent fram till 2040, trots de antagna styrmedlen ovan).

Minskad vägtrafik och därmed minskade utsläpp bidrar också till flera andra miljömål. Hur planförslaget både bidrar till och passar in i planeringen för minskade utsläpp har redovisats ovan. Men det innehåller också flera åtgärder som syftar till att minska negativ miljöpåverkan och stärka positiv miljöpåverkan från infrastruktur och transporter. Planförslaget omfattar bland annat medel till sanering av förorenad mark, ren- och viltpassager, bekämpning av invasiva arter, vattenskydd, bullerskydd med mera.

Planförslaget kan därför sägas både bidra till och passa in med klimatmålen. Den bidrar till uppfyllelse av klimatmålen genom att en helt övervägande del av investeringarna är järnvägsinvesteringar, och den passar in med klimatmålen genom att planeringen utgår från ett scenario där styrmedel för att dämpa vägtrafiken och styra mot elektrifiering antas sättas in i framtiden.

1.3.5. EU:s gemensamma transportpolitiska mål

EU:s gemensamma transportpolitiska mål formuleras i den så kallade TEN-T-förordningen¹¹. Målen för det transeuropeiska transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker den europeiska och gränsöverskridande dimensionen. Det finns även infrastrukturkrav på TEN-T-nätet i förordningen som Trafikverket beaktar i planeringen. Där ingår bland annat krav på att möjliggöra trafik med

¹⁰ Detta påverkar dock bara investeringars samhällsekonomiska lönsamhet om det finns effekter som inte är proportionella mot trafikvolymerna, till exempel trängsel i väg- eller järnvägsnät. Utsläpp är proportionella mot trafikvolymerna, och eftersom utsläpp är prissatta i de samhällsekonomiska kalkylerna påverkas inte investeringarnas samhällsekonomiska lönsamhet i övrigt om styrmedel införs som internaliserar utsläppskostnaderna.

¹¹ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

längre godståg med högre hastighet, införandet av ERTMS, åtgärder för tillgång till alternativa drivmedel samt tillgång till rastplatser på motorvägar med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå. Det pågår en översyn av förordningen som görs mot bakgrund av de nya utmaningar som formulerats i "Den europeiska gröna given". Ett förslag till ny TEN-T-förordning förväntas finnas framme i december 2021 och en reviderad förordning beräknas vara klar 2023. Den kommer att baseras bland annat på EU-kommissionens nya vitbok för transporter – Strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy)¹². Där formuleras bland annat milstolpar för år 2030, 2035 och 2050 för att visa transportsystemets väg mot målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet och vilken ambitionsnivå som krävs för den framtida politiken.

1.4. Processen för att ta fram planförslaget m.m.

Den långsiktiga ekonomiska planeringsprocessen för åtgärder i transportinfrastrukturen är indelad i två steg: inriktningsplanering och åtgärdsplanering.

Regeringen gav den 25 juni 2020 i uppdrag åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder; 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket redovisade uppdraget den 30 oktober 2020. Inriktningsunderlaget remitterades samtidigt till ett antal myndigheter och organisationer, som gavs möjlighet att yttra sig till Regeringskansliet. Den 25 juni 2020 gav regeringen även i uppdrag åt Trafikverket att redovisa uppdaterade kostnader och samlade effektbedömningar för olika relevanta och kostnadseffektiva alternativ för nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. Uppdraget om nya stambanor redovisades den 28 februari 2021.

Utifrån bland annat dessa underlag tog regeringen fram en proposition, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige. I propositionen gav regeringen förslag till ekonomiska ramar och inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, och den överlämnades till riksdagen den 16 april 2021. Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag (2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

Regeringen gav därefter, den 23 juni 2021, i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I direktivet har regeringen angett utgångspunkter och redovisningskrav för åtgärdsplaneringen.

Regeringen har också angett att Trafikverket i framtagandet av förslaget till nationell plan ska samråda med andra berörda statliga myndigheter, och föra dialog med länsplaneupprättarna och andra berörda aktörer. I slutet av maj och i början av juni genomförde Trafikverket digitala dialoger med berörda parter, dels på nationell nivå, dels på regional nivå, där syftet var att fånga upp olika perspektiv. Ytterligare ett samråd med statliga myndigheter genomfördes i oktober. Yttranden och andra inspel har beaktats vid framtagandet av planförslaget.

Samtidigt som Trafikverket redovisar detta uppdrag remitterar verket redovisningen i enlighet med den remisslista som Regeringskansliet tillhandahållit. Remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet senast den 28 februari 2022.

Trafikverket kommer att senast den 31 januari 2022 redovisa en samlad effektbedömning för förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen och länsplanerna till Regeringskansliet.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

Trafikverket har vid framtagandet av detta förslag till nationell plan även beaktat andra pågående eller genomförda regeringsuppdrag. Det gäller bland annat det ovan nämnda uppdraget angående nya stambanor för höghastighetståg som Trafikverket delredovisade i augusti 2020 och slutredovisade i februari 2021.

Regeringen gav den 1 april 2021 i uppdrag åt Trafikverket att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet. Uppdraget delredovisades den 30 september 2021 till Regeringskansliet och slutredovisas samtidigt som planförslaget den 30 november.

Såsom också framgår av regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan gav regeringen den 23 juni 2021 i uppdrag åt Trafikverket att senast den 30 november 2021 redovisa prioriterade åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap. Förslaget till nationell plan ska enligt direktivet koordineras med och beakta redovisningen av uppdraget om krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap. Uppdraget redovisas den 30 november till Regeringskansliet.

Den 29 juli 2021 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att påbörja planeringsarbetet av sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan med syfte att möjliggöra för en byggstart av sträckan inom ramen för kommande nationella infrastrukturplan.

Den 23 september 2021 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att analysera vilken påverkan de stora företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår eller planeras i Norrbottens och Västerbottens län har för transportinfrastrukturen. Trafikverket gavs vidare i uppdrag att analysera behov av åtgärder för att förbättra transportinfrastrukturen, i främst Norrbottens och Västerbottens län, som kan väntas uppstå med anledning av denna samhällsomställning. Uppdraget redovisas till Regeringskansliet den 30 november.¹³

Regeringen har i direktiven för åtgärdsplaneringen angett att Trafikverkets förslag ska beakta underlag som är framtaget efter samråd med andra länder, där det är relevant. I planeringen för de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Åtgärdsvalsstudier har genomförts på de flesta stråk mellan Sverige och grannländerna. Regioner, län och kommuner på båda sidor av gränserna liksom berörda delar av näringslivet har bjudits in och deltagit i utredningarna. Resultaten av dessa samarbeten utgör underlag för planer, och föreslagna åtgärder kan värderas och prioriteras tillsammans. Trafikverket har också initierat ett forum mellan de nordiska myndigheterna Banedanmark och Vejdirektoratet i Danmark, Traficom och Vayla i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen i Norge samt Trafikverket i Sverige. Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar och brister i gränsöverskridande relationer, och till att kunna informera om och diskutera respektive myndighets underlag och förslag till åtgärder och transportplaner.

Regeringen fattar beslut om planens slutliga utformning. Varje år lämnar regeringen ett regleringsbrev med ekonomiska ramar för det kommande året. Ramarna utgår från riksdagens beslutade höstbudget. Utifrån regleringsbrevet tar Trafikverket fram en verksamhetsplan för de kommande åren. Trafikverkets genomförandeplan ger en översiktlig bild av planerade åtgärder i transportinfrastrukturen de kommande sex åren. Planen

¹³ Trafikverket (2021), Åtgärder i transportsystemet för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten. Publikation 2021:229.

underlättar för kommuner, företag och organisationer att koordinera sin planering med Trafikverkets.

Trafikverkets planering och genomförande av investeringar i infrastruktur ska, utöver det som görs inom ramen för den formella planläggningsprocessen enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg, ske i nära dialog med de som berörs, bland annat andra myndigheter, kommuner, näringslivet och intresseorganisationer. I hela renskötselområdet behöver de samiska behoven beaktas, inte minst de som gäller rennäringen. De effekter som ny eller utbyggd infrastruktur ger för rennäringen handlar om att betesmark direkt tas i anspråk för byggandet, men också att det krävs en buffertzona kring infrastrukturanläggningen för att hålla renarna borta från anläggningen och undvika påkörning. Ny infrastruktur riskerar också att skära av flyttleder och betesområden. Stängsling av väg och järnväg minskar risken för påkörning av ren och förhållandena för renskötarna att arbeta i anslutning till vägen eller järnvägen förbättras, samtidigt som olycksrisken för trafikanterna minskar. På motsvarande sätt som vid nya investeringar behöver Trafikverket vid planering och genomförande av drift och underhåll av infrastruktur beakta de samiska behoven. Befintliga stängsel och passager för ren behöver underhållas för att deras effekt ska upprätthållas och samerna fortsatt kunna bedriva renskötsel. Trafikverket eftersträvar därför en nära samverkan i ett så tidigt skede som möjligt med såväl Sametinget som direkt berörda samebyar, för att identifiera rennäringens behov. Trafikverket ser det som en förutsättning för att kunna skapa lösningar som i så stor utsträckning som möjligt tillgodoser behoven både i transportsystemet och i rennäringen, och i vart fall inte försvårar för samerna att kunna bedriva renskötsel.

1.5. Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Trafikverket har vid framtagandet av förslaget till nationell plan tillämpat 6 kap. miljöbalken. Trafikverket har genomfört en strategisk miljöbedömning med syfte att integrera miljöfrågor i planeringen för att främja en hållbar utveckling.¹⁴

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller bland annat en redovisning av planförslagets förväntade effekter på miljön. Miljökonsekvensbeskrivningen remitteras tillsammans med detta planförslag, och den utgör ett underlag för regeringens fortsatta beredning inför fastställelse av ny nationell plan.

Miljöbedömningen startade samtidigt som Trafikverkets förberedande arbete med att ta fram underlag för åtgärdsplaneringen. Arbetet har därefter skett i en iterativ process med åtgärdsplaneringen, där ny information om planförslaget tillförts miljöbedömningen och resultatet av bedömningarna blivit underlag i framtagandet av planen. Avgränsningssamråd har genomförts.

1.6. Trafikverkets övergripande prioriteringar

En central utgångspunkt för Trafikverkets planförslag har varit skrivningen i regeringens direktiv: att den gällande planen för perioden 2018–2029 ska fullföljas. Trafikverket kan enligt direktivet anpassa planeringsarbetet utifrån rådande förutsättningar, så att planen kan fullföljas på ett effektivt sätt. Som redovisats i avsnitt 1.2 är de rådande förutsättningarna att utvecklingsanslagets ram inte räcker för att under planperioden genomföra gällande plan enligt befintlig tidsplan, den fortsatta utbyggnaden av ERTMS, de ökade kostnaderna för etapperna av nya stambanor för höghastighetståg samt tidigareläggningen av Norrbottenbanans etapp Skellefteå–Luleå. Trafikverket har därför i

¹⁴ Trafikverket (2021), Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:227.

första hand analyserat om kostnadsbesparingar kan genomföras, och i andra hand övervägt senareläggningar och etappindelningar av vissa objekt i gällande plan.

Det begränsade utrymmet inom utvecklingsanslaget innebär att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kan inrymmas i planförslaget. Det kan inte uteslutas att mer samhällsnyttor skulle kunna skapas för den givna budgeten om vissa av dessa kunde inrymmas i planförslaget. Regeringens direktiv anger dock att gällande plan ska genomföras, och Trafikverket har därför inte prövat denna fråga vidare.

Trafikverkets bedömning är med anledning av detta att det ekonomiska utrymmet endast medger ett fåtal nya investeringsobjekt och satsningar. Trafikverkets övergripande prioritering är att i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, och vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. I planförslaget avspeglas detta genom att Trafikverket föreslår en prioritering av omfattande moderniseringar av järnvägen, bland annat genom det nya signalsystemet ERTMS. Med anledning av det begränsade budgetutrymmet föreslås dock en något långsammare utbyggnadstakt än den tekniskt optimala. En långsammare utbyggnadstakt än den föreslagna skulle innebära stora problem för framdriften av många andra investeringar som är beroende av att ERTMS byggs ut.

Planförslaget innebär också en ökning av anslaget för trimnings- och miljöåtgärder, eftersom sådana åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt kan förbättra funktionen i befintlig infrastruktur och minska infrastrukturens miljöpåverkan.

Planförslaget innehåller ett mycket begränsat antal nya investeringar som bedöms vara nödvändiga att inrymma. Med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten föreslås ett åtgärdspaket för höjd järnvägskapacitet som behöver påbörjas i närtid, samt E4 Förbifart Skellefteå. Vidare föreslås åtgärder för höjd hastighet till 250 km/tim på Väst kustbanan och Ost kustbanan, som behövs för att kunna utnyttja nybeställd rullande materiel. Planförslaget innehåller också medel till fortsatt planering av stora ombyggnader av Stockholms central och Tomtebodan, där Trafikverket behöver delta i det arbete som bedrivs av Stockholms stad och Jernhusen. Slutligen innehåller planförslaget medel till mittseparering av sträckan E14 Blåberget–Matfors, ett par smärre järnvägskapacitetsökningar samt några helt externfinansierade projekt som inte belastar planutrymmet.

För att planförslaget ska rymmas inom anvisad ram behöver ett antal investeringar i gällande plan senareläggas så att de delvis genomförs efter 2033. Vissa av dessa senarelagda investeringar var redan tidigare planerade att färdigställas efter planperioden, men senareläggs nu ytterligare, medan andra var planerade att färdigställas under planperioden. I första hand har senareläggningar övervägts av ej påbörjade investeringar vars beräknade kostnad ökat betydligt sedan fastställelsen av gällande plan. Utöver detta har deras bidrag till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen varit vägledande, och för väginvesteringar i synnerhet deras bidrag till etappmålet för trafiksäkerhet. Även regionala prioriteringar och avtalsmässiga bindningar har vägts in.

I direktivet anges att fyrstegsprincipen ska vara en utgångspunkt för planförslaget. Det innebär att åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt ska prövas i första hand när åtgärder övervägs för att lösa brister i transportsystemet. Principen är inbyggd i den metodik för åtgärdsvalsstudier som Trafikverket tillämpar, och den innebär att åtgärder enligt steg 1–3 prövas innan nyinvestering föreslås. De investeringar som redan finns med i den gällande planen har tidigare analyserats enligt fyrstegsprincipen innan de lagts in i planen. De har inte analyserats igen under framtagandet av planförslaget, eftersom direktivet anger att den gällande planen ska genomföras. Trafikverket arbetar aktivt med så

kallade steg 1- och steg 2-åtgärder (åtgärder som påverkar transportefterfrågan och transportsätt), men eftersom huvuddelen av dessa åtgärder handlar om annat än fysisk infrastruktur ligger huvuddelen av detta arbete utanför förslaget till nationell infrastrukturplan. Fyrstegsprincipen är ändå grunden för arbetet med investeringarna, eftersom andra åtgärder än infrastrukturinvesteringar prövas först, innan en investering föreslås. Dessa överväganden redovisas i de åtgärdsvalsstudier som i regel föregår investeringsförslaget.

Trafikverkets övergripande prioritering är att i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, och vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. De omfattande satsningar på att modernisera järnvägen med bland annat ERTMS som Trafikverket föreslår, innebär en prioritering framför satsningar på ny järnväg och är ett konkret uttryck för fyrstegsprincipen.

Under framtagandet av planförslaget har miljöbedömningar varit en integrerad del, vilket innebär att miljöaspekter i möjligaste mån har identifierats och bedömts fortlöpande. Det innebär exempelvis att Trafikverket föreslår underhållsåtgärder som tar hänsyn inte bara till anläggningstillgångarnas funktion och status, utan även till miljötillgångarna. Det kan exempelvis handla om områden med biologisk mångfald eller strukturer med höga kulturvärden. Här finns många synergier, exempelvis att väl underhållna ren- och viltstängsel förbättrar både trafiksäkerheten och minskar antalet trafikdödade djur samtidigt som samhällskostnaderna för ren- och viltolyckor kan minska. Med en bättre trafiksäkerhet minskar även risken för utsläpp som kan förorena mark och vatten. Integrering av miljöbedömningen ligger också till grund för en ökning av medlen till trimnings- och miljöåtgärder, i synnerhet riktade miljöåtgärder, då effektbedömningar fortlöpande använts som underlag.

En aspekt som behöver beaktas, även om det inte varit en avgörande grund för prioritering av åtgärder, är att Trafikverket har behov av en marknad som har kapacitet och förmåga att genomföra alla planerade åtgärder och som svarar mot framtida behov. Det finns dessutom behov av marknadsutveckling för ökad produktivitet, innovation, effektivitet och kostnadskontroll. Resurs- och kompetensbrist inom anläggningsmarknaden riskerar att leda till ökade kostnader, till att planerade åtgärder inte kan genomföras samt till att transportsystemet inte kan ställas om i den snabba takt som krävs för att nå klimatmål och andra mål som är viktiga för ett mer hållbart samhälle. Genom ökat fokus på marknadsutveckling kan nya marknadsaktörer och kompetenser tillföras och utvecklas inom transportområdet.

Tabell 2 sammanfattar Trafikverkets planförslag, vilket kan jämföras med utgångspunkter och förutsättningar i avsnitt 1.2 (tabell 1). Tabell 2 anger också vilka avsnitt i rapporten som redovisar motiv till och konsekvenser av planförslaget. Planförslagets samlade effekter beskrivs i kapitel 9.

Tabell 2 Sammanfattning av planförslagets delar samt i vilket avsnitt de beskrivs. Miljarder kronor, avrundat¹⁵.

Post	Utgångs- punkt	Föreslagen förändring	Trafikverkets planförslag	Avsnitt i rapporten
Vidmakthållande väg	197		197	6.1
Vidmakthållande järnväg	165		165	6.2
Namngivna investeringar	165	-3 (besparingar) -11 (senareläggningar) +3 (nya objekt)	153	7.3
Etapper av nya stambanor för höghastighetståg	107	-3 (senareläggning Göteborg-Borås)	104	7.6
ERTMS	40	-9 (långsammare utrullning)	31	7.9
Trimnings- och miljöåtgärder	37	+5	42	7.1
Stadsmiljöavtal	13	-4	9	7.2
Forskning och innovation ¹⁶	5		5	5
Planering och myndighetsutövning	17		17	7.11
Räntor, bidrag m.m.	33		33	7.11
Länsplaner	42		42	7.10
Totalt	820		799	

¹⁵ Summeringarna i samtliga tabeller är beräknade på ej avrundade siffror. Ibland stämmer därför inte summan exakt med vad man får om man summerar de avrundade siffror som visas i tabellraderna.

¹⁶ Beloppet avser endast den del som är hänförlig till utvecklingsramen. Den del av forskning och innovation som är hänförlig till ramen för vidmakthållande ingår i tabellens översta rader med belopp som framgår av kapitel 6.

2 Transporter i Sverige: nuläge och förväntad utveckling

Detta kapitel ger en sammanfattande bild över transporterna i Sverige. Kapitlet beskriver i tur och ordning historisk utveckling, nuläge och prognoser för personresandet, godstransporterna, transportsektorns utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerheten.

Syftet med kapitlet är att ge sammanhang och bakgrund till de åtgärdsförslag som presenteras i resten av rapporten, genom att ge en överblick över transporternas sammansättning och fördelning, och över trender och storleksordningar. Kapitlet om personresor beskriver också kortfattat hur resandet skiljer sig mellan olika befolkningsgrupper för att därigenom ge ett underlag för översiktliga bedömningar av olika åtgärders fördelningseffekter med avseende på bland annat kön, ålder och inkomst.

Trafikverket tar regelbundet fram prognoser för den framtida trafikutvecklingen baserat på antaganden om bland annat framtida befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, bränslepriser och ett stort antal andra påverkande omvärldsfaktorer. Vissa faktorer påverkas starkt av politiska beslut, till exempel bränslepriser och regionalt kollektivtrafikutbud, medan andra är relativt svårpåverkade, som oljepris, befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling. Eftersom dessa faktorer är osäkra är även prognoserna för trafikutvecklingen behäftade med osäkerheter av olika slag. Genom systematiska känslighetsanalyser kan man undersöka hur stor osäkerheten blir. Ett urval sådana känslighetsanalyser redovisades i en underlagsrapport till inriktningsunderlaget. Där jämförs också tidigare prognoser med vad utfallet blivit.

Syftet med prognoser är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måloppfyllelse. Prognoserna utgör därmed en referensutveckling för bland annat infrastrukturplaneringen, som gör att olika åtgärder kan utvärderas.

2.1. Persontransporter

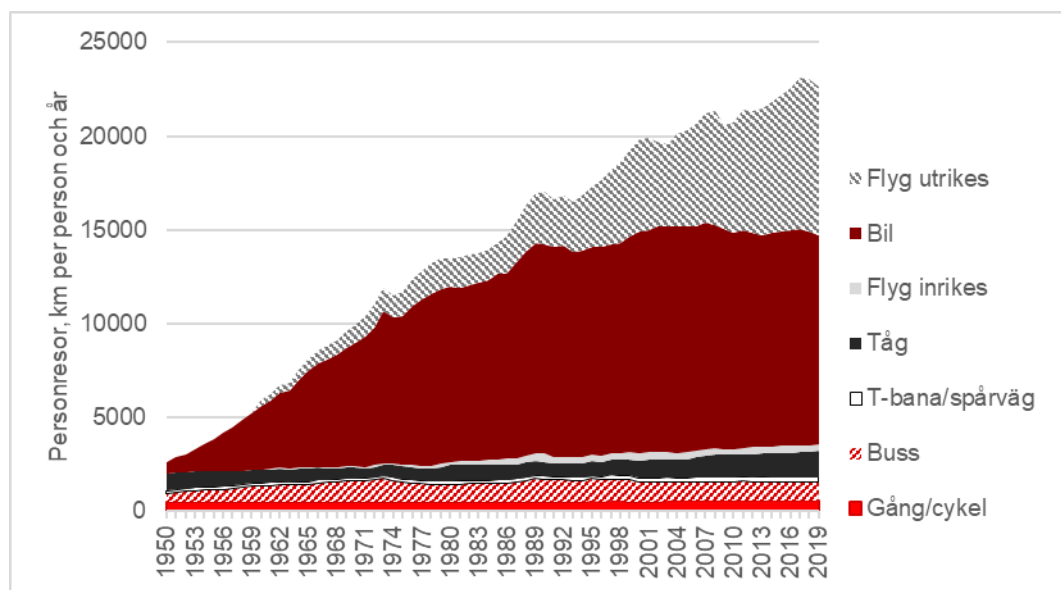
2.1.1. Nuläge och historisk utveckling

I genomsnitt reser svenskarna omkring 40 kilometer per dag inrikes, alla färdmedel och ärenden sammantaget.¹⁷ Reslängden per person har ökat stadigt sedan mycket lång tid tillbaka, men de senaste två decennierna har inrikesresandet ökat långsammare än förut – i stället har utrikesresandet med flyg ökat snabbt. Detta avsnitt fokuserar dock huvudsakligen på inrikesresandet¹⁸.

¹⁷ Samtliga data i detta kapitel bygger på egna bearbetningar av transportarbetsdata från Trafikanalys och Swedavia samt genomsnitt av de nationella resvaneundersökningarna 2005, 2011, 2012, 2014, 2019. Nedbrytningar på ärenden eller socioekonomiska kategorier bygger på resvaneundersökningar. Inrikes transportarbete (totalt och per färdmedel) bygger på Trafikanalys trafikarbetsdata. Data om utrikes flyg bygger på egen bearbetning av Swedavias data.

¹⁸ Med *resande* avses här persontransportarbete, det vill säga personkilometer. För frågeställningar som handlar om transporternas sammansättning (till exempel av olika ärenden, socioekonomiska grupper eller färdmedel) så är det dessa andelar av transportarbetet som är relevant, inte andelarna av *antalet* resor. Skillnaden spelar främst roll för andelen gångresor, eftersom de är många men korta.

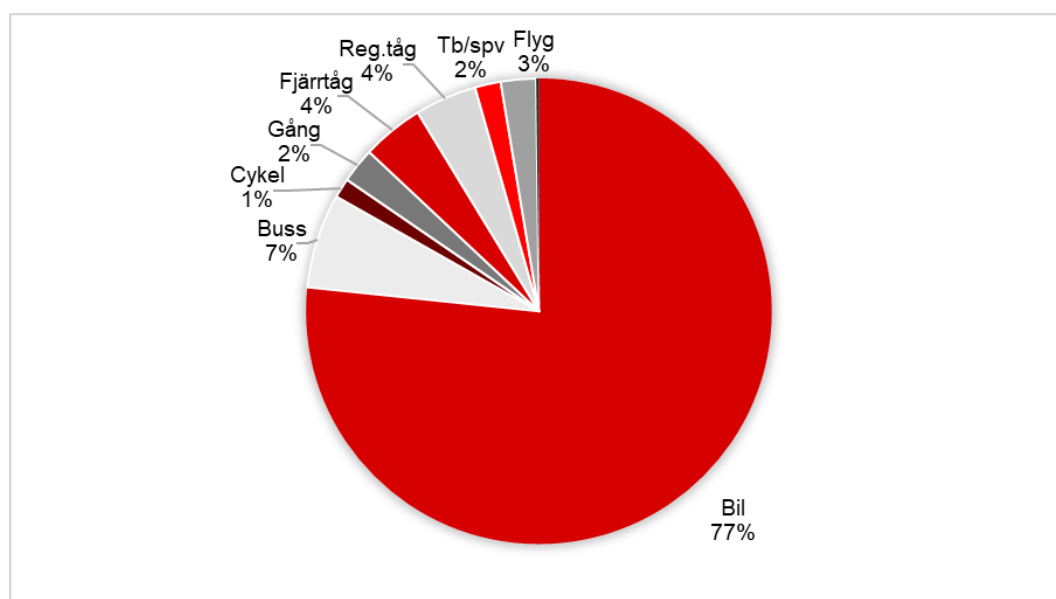
Figur 6 Reslängd (km) per person och år med olika färdmedel.



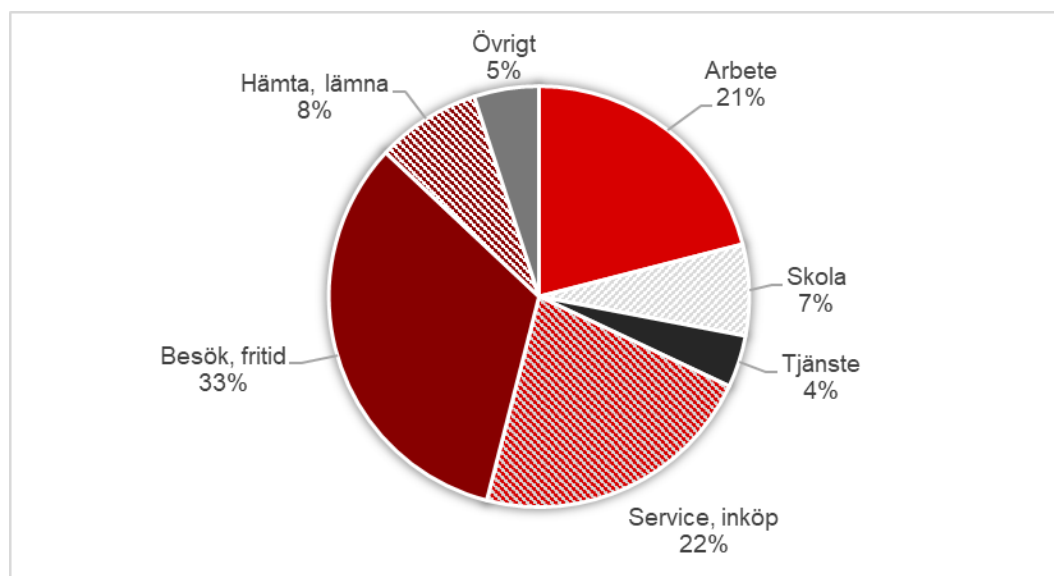
Huvuddelen av inrikesresandet är olika typer av fritidsresor, till exempel inköp, service, besök och fritidsaktiviteter. Resor till och från arbetet utgör en knapp fjärdedel av det totala resandet – något lägre för bilresandet, något högre för det regionala kollektivresandet.

Drygt tre fjärdedelar av personresandet sker med bil och drygt en tiondel med regional kollektivtrafik, varav drygt hälften med buss. Ungefär fyra procent sker med fjärrtåg, omkring tre procent med flyg, två procent till fots och en procent med cykel. Färdmedelsfördelningen har varit likartad sedan 1970-talet.

Figur 7 Personresandet fördelat per färdmedel. Andel av inrikes personkilometer.

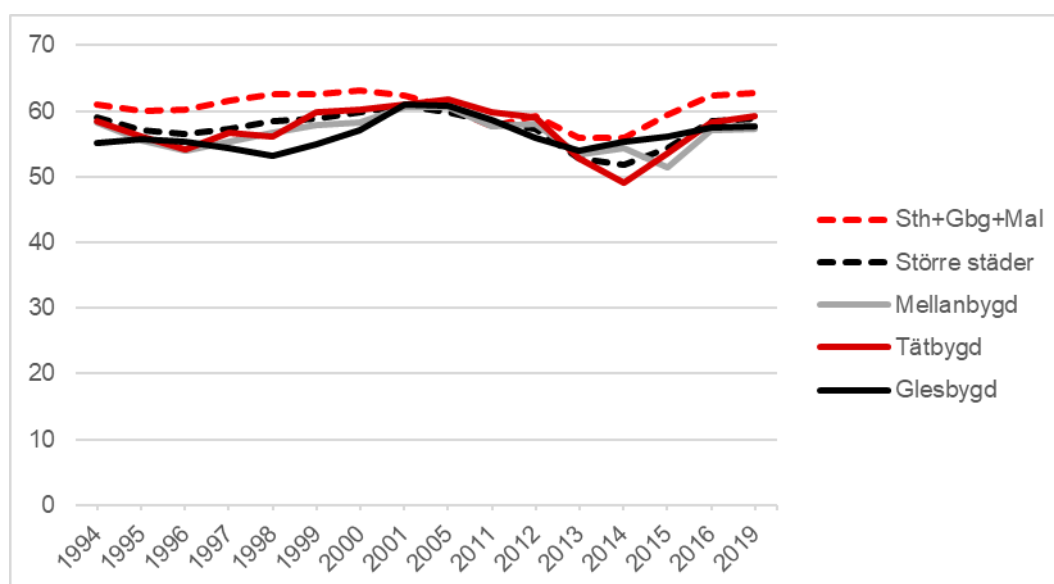


Figur 8 Personresandet fördelat per ärende. Andel av inrikes personkilometer.



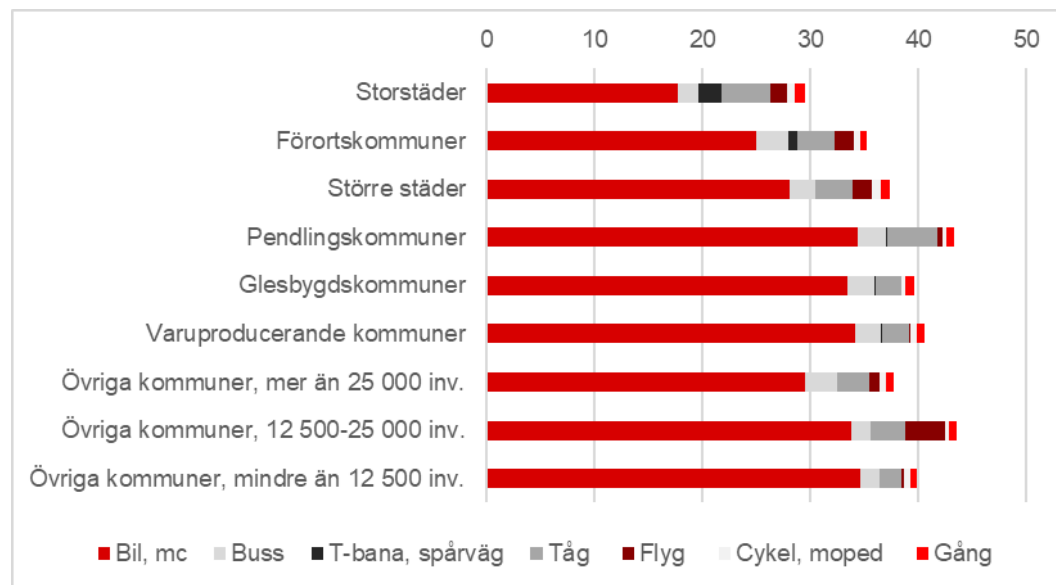
Medan den sammanlagda reslängden per person stadigt ökat så har den sammanlagda restiden faktiskt varit oförändrad sedan lång tid tillbaka. I genomsnitt reser man omkring en timme per dag överallt i landet, och detta verkar inte ha ändrats särskilt mycket åtminstone sedan 1970-talet när den första nationella resvaneundersökningen gjordes. Flera internationella studier har visat att detsamma gäller i de flesta länder och sedan lång tid tillbaka. Däremot är variationen stor mellan individer och mellan olika grupper. Att den genomsnittliga reslängden ökat samtidigt som den genomsnittliga restiden inte ändrats betyder att den genomsnittliga reshastigheten har blivit allt högre.

Figur 9 Genomsnittlig total restid (minuter) per person och dag, per regiontyp (SCB:s H-regioner (treårsmedelvärden)).



Variationen i resmönster är visserligen stor mellan individer, men variationen mellan grupper och landsdelar är mindre än vad man kanske kan tro. Färdmedelsfördelning, sammanlagd reslängd och sammanlagd restid är ganska lika i olika typer av kommuner, med undantag av storstäderna där den sammanlagda reslängden är något kortare och andelen med kollektivtrafik betydligt högre. Däremot finns tydliga skillnader mellan boende i tätort och på landsbygd: boende på landsbygd reser i genomsnitt nästan dubbelt så långt med bil per person som boende i tätort.¹⁹

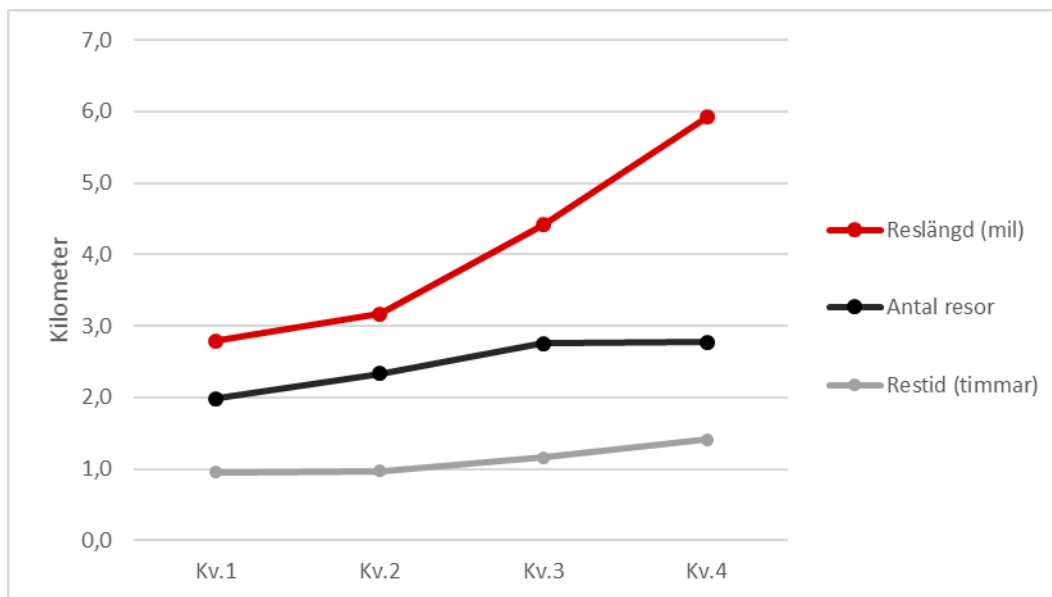
Figur 10 Genomsnittlig reslängd (km) per person och dag, per typ av bostadskommun (SKR-indelning) och färdmedel.



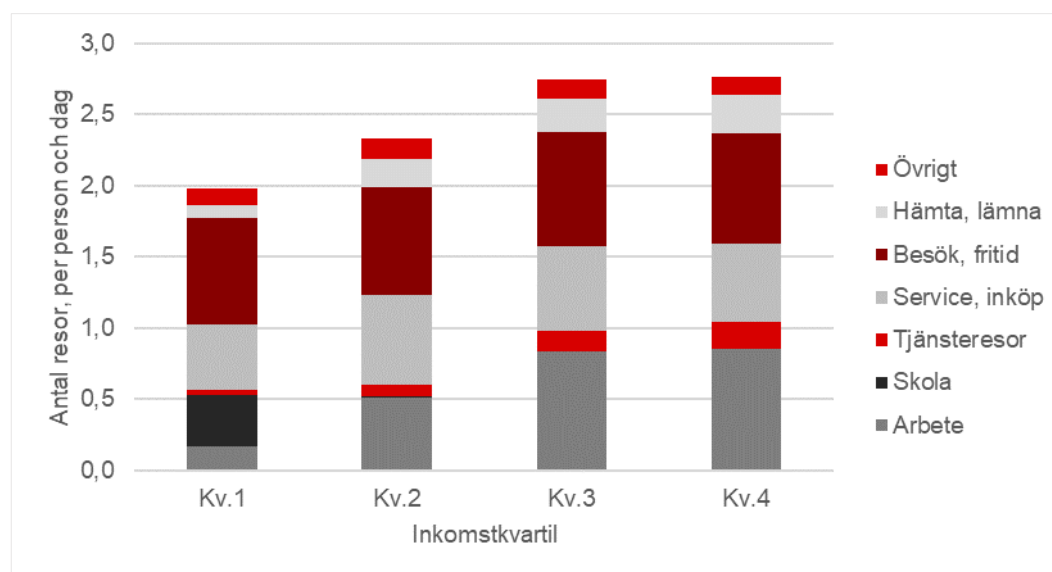
Det finns ett tydligt samband mellan inkomst och resande: ju högre inkomst desto fler och längre resor. En del av detta samband beror dock inte på inkomsten i sig utan på ålder, förvärvsgrad, hushållstyp och bostadsområde, som alla samvarierar med inkomsten i viss mån. Färdmedelsfördelningen är ganska lika i alla inkomstgrupper, men fjärdedelen med högst inkomst gör en något större andel av sina resor med tåg och flyg.

¹⁹ Se Eliasson, J., Pyddoke, R., Swärdh, J-E. (2018) Distributional effects of taxes on car use, fuel, ownership and purchases. *Economics of Transportation* 15, 1–15.

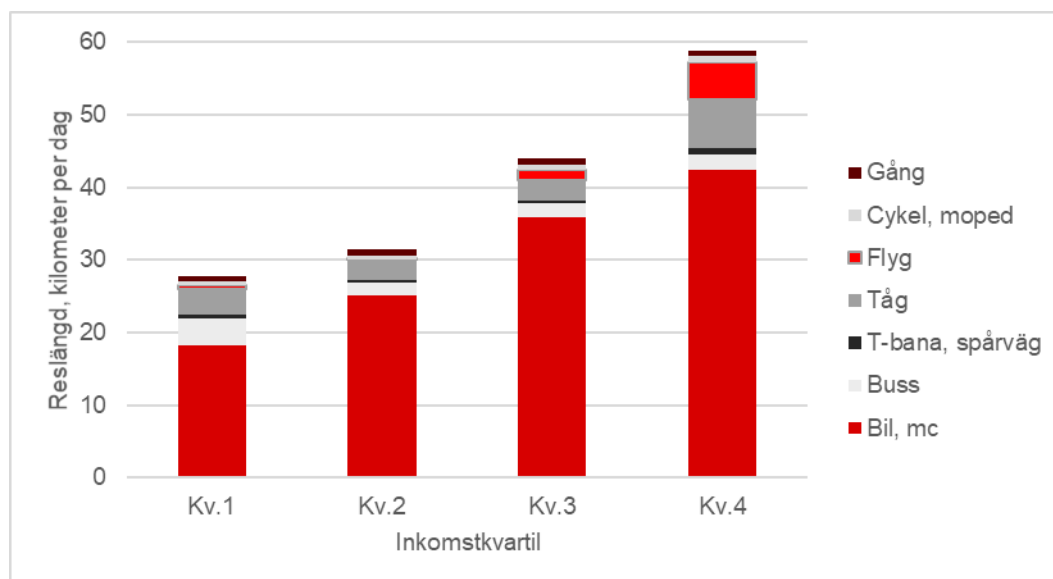
Figur 11 Resande per inkomstkvartil, genomsnittlig reslängd, antal resor och restid.



Figur 12 Resande per inkomstkvartil. Antal resor per ärende.



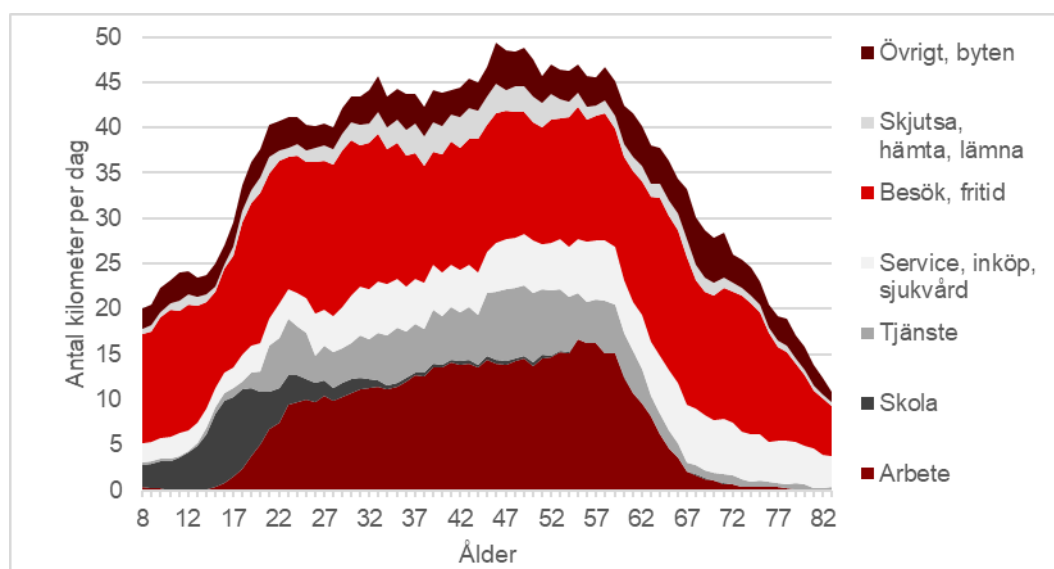
Figur 13 Reslängd per inkomstkvarter. Total reslängd per färdmedel.



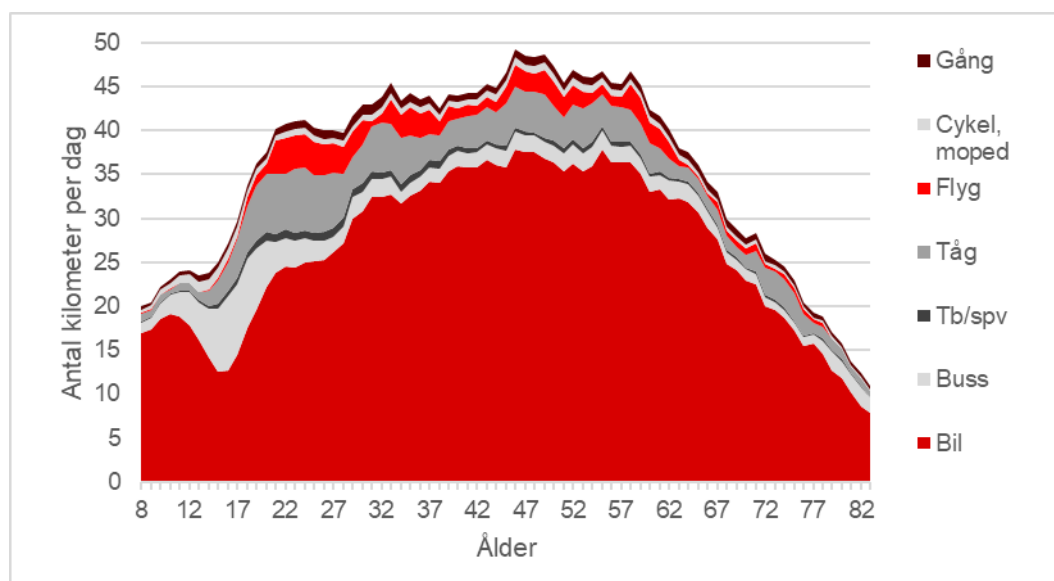
Män och kvinnor gör lika många resor per person, och lägger lika mycket tid på resande, men männen reser något längre: de står för 56 procent av det totala persontransportarbetet (antalet personkilometer). Män gör något fler bilresor (53 procent av alla bilresor), och dessutom något längre bilresor (58 procent av persontransportarbetet med bil). En del av skillnaden beror på att män gör fler tjänsteresor. Kvinnor gör något fler resor med kollektivtrafik (56 procent av antalet kollektivtrafikresor), men eftersom männen gör något längre kollektivtrafikresor är kvinnornas andel av persontransportarbetet med kollektivtrafik något mindre än så. Män och kvinnor gör lika många cykelresor, men eftersom männen i genomsnitt cyklar längre står de för en större del av det totala cykelresandet (58 procent). Skillnaderna mellan män och kvinnor är minst för sammanboende med barn, något större för sammanboende utan barn, och störst för ensamstående. Ser man specifikt på skillnaden mellan mäns och kvinnors bilresande så är skillnaden störst för ensamstående utan barn, både i antalet resor och i reslängd. För sammanboende utan barn så gör männen fler bilresor, men skillnaderna mellan könen är mindre. I hushåll med barn syns inga skillnader mellan könen vad gäller antalet bilresor, men männen gör något längre bilresor i genomsnitt.

De som tillhör ett hushåll med barn gör något fler resor per dag (2,5 resor per person och dag, jämfört med 2,2 resor per person och dag i hushåll utan barn). Å andra sidan är deras resor lite kortare, så skillnaden i sammanlagd reslängd och restid är ganska liten.

Figur 14 Reslängd (km) per ålder, uppdelat på ärende.



Figur 15 Reslängd (km) per ålder, uppdelat på färdmedel.



Resandet varierar också med åldern. Som mest, räknat i kilometer, reser man i 30–60-årsåldern, och som allra mest runt 50. I alla åldrar utgör fritids- och besöksresor den största delen av resandet, men i yrkesverksam ålder är arbets- och tjänsteresor sammanlagt uppåt hälften av den totala reslängden. Runt pensionsåldern faller av naturliga skäl arbets- och tjänsteresandet brant, men fritids-, besöks- och inköpsresandet fortsätter på ungefär samma nivå en bit över 70-årsåldern. I alla åldersgrupper görs majoriteten av resandet med bil. Andelen med kollektiva färdmedel (buss, tåg, flyg) är som störst före 30-årsåldern, och minskar markant efter 60-årsåldern. De yngsta barnen gör en stor del av sitt resande som bilpassagerare, men under tonåren är andelen bussresor markant större. Under 20–30-årsåldern ökar andelen bilresor snabbt.

2.1.2. Prognoser för personresandet

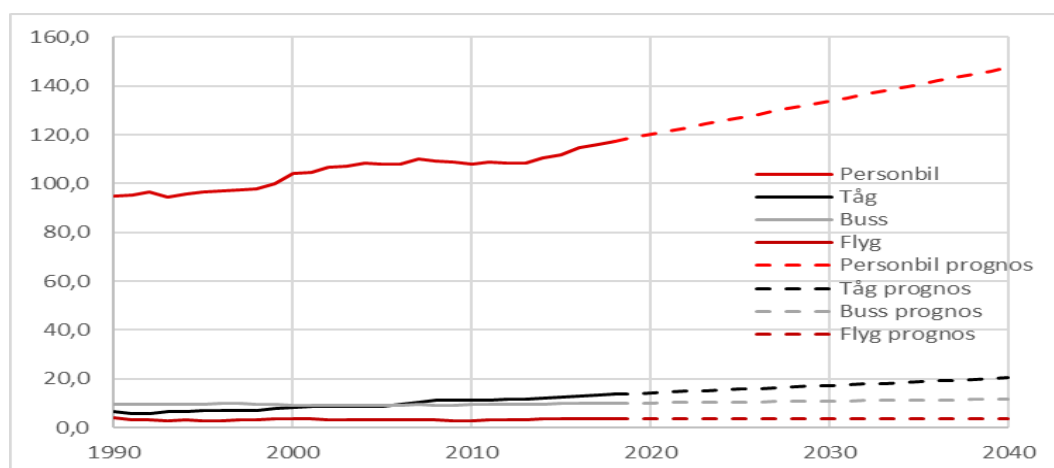
Från 2017 till 2040 förväntas befolkningen öka med 16 procent och den reala inkomsten per capita med 41 procent. Det beräknas i Trafikverkets basprognos leda till att resandet per person ökar med cirka 10 procent, vilket tillsammans med befolkningsökningen ger en total ökning av persontransportarbetet med 25–30 procent.

I prognosen antas vidare att vägtrafiken dämpas genom olika politiska beslut. De antaganden som ger störst dämpande effekt är att bränslepriset antas öka till nästan det dubbla (realt) jämfört med idag, att elpriset antas öka med två tredjedelar (realt) vilket ökar körkostnaden för eldrivna fordon, samt att bilinnehavet per person antas sluta öka och i stället minska något, vilket är ett trendbrott jämfört med historisk utveckling. Dessutom antas den gällande infrastrukturplanen genomföras, där de nya infrastrukturinvesteringarna till omkring fyra femtedelar utgörs av järnvägsinvesteringar, vilket också i någon mån dämpar biltrafiken. Vidare antas befolkningen koncentreras ytterligare till de större tätorterna, vilket också minskar bilresandet. Trots dessa antaganden beräknas biltrafiken öka med omkring 30 procent jämfört med idag fram till 2040, med ett osäkerhetsintervall på 20–40 procent beroende på osäkerheterna i de ingående variabelerna. De faktorer som påverkar utvecklingen mest är ökad befolkning och ekonomisk utveckling. Trafikökningen beräknas bli störst i landets befolkningstätaste regioner, men klart större utanför själva tätorterna än inom dem.

Relativt sett beräknas järnvägsresandet öka ännu mer, med drygt 50 procent till 2040 jämfört med idag. En orsak är att trafikutbudet i prognosen antas öka med omkring 40 procent jämfört med idag, och att biljettpriset antas vara oförändrat.

Transportarbetet med regional och lokal kollektivtrafik beräknas öka med mer än 30 procent. Störst ökning i absoluta tal beräknas för Stockholm-Mälardalen, men i relativa tal är ökningen för hela södra Sverige ungefär lika stor på runt 50 procent. För samtliga regioner beräknas ökningstakten för transportarbetet med kollektivtrafik vara klart större än befolkningsökningen.

Figur 16 Persontransportarbete: historisk utveckling och Trafikverkets prognoser till 2040.



Pandemin har både skapat nya vanor och tvingat fram en ökad ”digital mognad” i form av utvecklade digitala tjänster och fler individer och organisationer har lärt sig använda dem. Effekterna av den ökade digitala mognaden kommer säkert kvarstå, och leda till att vi använder internet allt mer för arbete, möten, handel, kultur och fritidsaktiviteter.

Förhoppningar om att bättre kontaktmöjligheter, snabbare transporter och ökad urbanisering ska leda till att vi lägger mindre tid på resande har varit återkommande i historien. Men det har inte hänt i någon märkbar utsträckning. Redan när telegrafer byggdes ut i USA i början av 1800-talet förutspåddes att detta skulle göra slut på behovet av att resa – man kunde ju telegrafera i stället. ”Avståndets död” har sedan förutspåtts med i stort sett varje nytt kontaktmedel: telefon, radio, tv, och nu senast internet. Men vad som hänt är snarast det omvända; möjligheten att ha goda kontakter över långa avstånd verkar snarast ha ökat efterfrågan på resor och transporter. Den tid som ”sparas” genom bättre kontaktmöjligheter, snabbare transporter och tätare lokalisering växlas in i ökad tillgänglighet genom mer kontakter, mer resande och mer transporter. Detta har både drivits av och möjliggjort den ökande specialisering av arbetsmarknad och livsstilar som är karakteristisk för det moderna samhället. Samma fenomen syns när man jämför resande i olika geografiska områden: den högre tillgängligheten i de tätaste områdena växlas huvudsakligen in i mer resande, så att de sammanlagda reslängderna och restiderna i genomsnitt blir förvånansvärt lika i olika områden.

Att de nya vanor och den ökade digitala mognad som pandemin skapat skulle ändra dessa mycket långsiktiga utvecklingar framstår med tanke på detta inte som sannolikt. Det är betydligt mer troligt att vi kommer att arbeta, handla och roa oss allt mera över nätet, men samtidigt resa minst lika mycket som förut. Det betyder att vi dessvärre knappast kan hoppas på att de nya erfarenheterna och livsstilarna under pandemin i sig ska ge något större bidrag till att minska transporternas negativa påverkan på klimat och miljö. Biltrafiken, som står för den helt dominerande delen av inrikestransporternas negativa miljöpåverkan, har dessutom minskat relativt måttligt under pandemin. Det vore förstås gynnsamt för klimat- och miljöarbetet om pandemin skulle få till följd att transporterna spontant började minska. Men de klimat-, miljö- och transportpolitiska åtgärderna bör inte bygga på att denna förhoppning infrias. Däremot är det viktigt att följa den fortsatta utvecklingen av transporter och resande.

2.2. Godstransporter

2.2.1. Nuläge²⁰ och historisk utveckling

Majoriteten av de inrikes godstransporterna sker med tunga lastbilar, medan utrikes godstransporter huvudsakligen sker med sjöfart. Eftersom godstransporterna är så heterogena blir trafikslagsandelarna mycket olika beroende på om man uttrycker dem i till exempel andelar av antal transporter, transporterad volym eller transporterad vikt. Beroende på vilken frågeställning man vill analysera är olika uppdelningar relevanta. I transportsektorn är det vanligast att redovisa tonkilometer, men det är värt att notera att detta skiljer sig mycket från till exempel antal transporter, tonkilometer eller volymkilometer.

Nästan hälften av godstransporterna på järnväg utgörs av malm och andra utvinningsprodukter. Det är även den största varugruppen för inrikes lastbilstransporter, där den utgör en tredjedel av transporterna.

²⁰ Uppgifterna om nuläget är hämtade ur Trafikanalys (2016), Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys. Rapport 2016:7.

Det mesta av godset som transporteras inrikes med lastbil transporteras inom samma kommun (43 procent av godsmängden) eller inom samma län (28 procent). Järnvägstransporterna är till stor del interregionala eller internationella och få sker inom samma län. Utrikes sjötransporter innanför territorialgränsen räknas också in i inrikes transportarbete, och utgör huvuddelen av det som räknas som inrikes sjötransporter. De egentliga inrikes sjötransporterna sker mellan ett fåtal geografiska områden. Störst andel sker mellan de två områdena Haparanda–Skellefteå och Södra ostkusten (12 procent). Trafiken på inre vattenvägar (inom Väneren respektive Mälaren) har mycket liten omfattning.

Endast 8 procent (eller 28 miljoner ton) av det gods som transporteras inrikes med lastbil transporteras längre än 300 kilometer. Det är vid avstånd över 300 kilometer som transporter på järnväg eller med inrikes sjöfart anses vara konkurrenskraftiga med lastbilstransporter.

Om förutsättningarna är rätt kan det i vissa fall finnas en potential för överflyttning även av kortare transporter med pråmar och dylikt, till exempel för transport av sten och grus och annat byggmaterial. Urbana transporter kan troligtvis också organiseras annorlunda med till exempel ökade cykeltransporter. Men det är ändå mindre än 10 procent av godsmängden som kan komma ifråga att flyttas över från tunga lastbilar.

Sveriges befolkning växer och tillväxten väntas bli störst i redan befolkningstäta regioner. Konsumtion driver på transporter av varor, vilka därför väntas öka till just dessa områden, områden som redan idag brottas med negativa konsekvenser av transporter såsom buller, trängsel och utsläpp. Det finns inte mycket statistik om godsflöden i städer, men skattningar tyder på att urbana godstransporter svarar för 10–15 procent av fordonsrörelserna i städerna. I urbana transporter är lastbilen helt dominerande med de för- och nackdelar som det innebär.

Mellan 1962 och 2017 ökade transportarbetet med totalt 142 procent, från 44 miljarder tonkilometer till cirka 106 miljarder tonkilometer. Transportarbetet på väg har flerdubblats under denna period (423 procent). Det innebär att andelen vägtransporter av det totala transportarbetet har mer än fördubblats, från 19 till 41 procent.

Järnvägen har haft en lägre, men mer stabil ökningstakt. Summerat över perioden har transportarbetet på järnväg ökat med 108 procent. Järnvägens andel av transportarbetet har minskat något, från 25 till 22 procent år 2017.

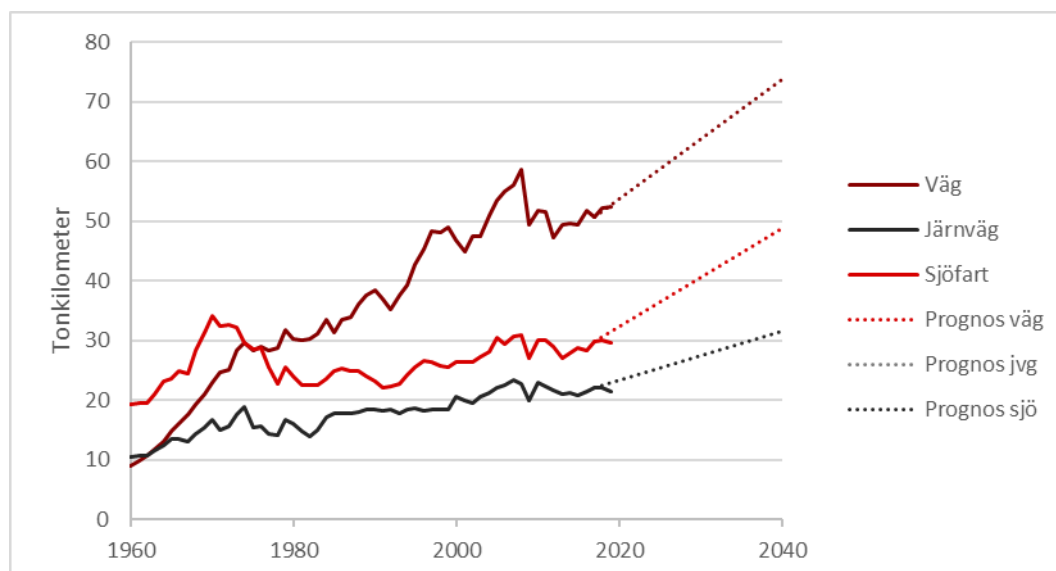
Sjöfart är det trafikslag som haft den mest varierande utvecklingen, med en kraftig uppgång under 60-talet följt av en nästan lika stor nedgång under 70-talet. Därefter en återhämtning under 80- och 90-talen och en expansion under 2000-talet. Totalt sett har sjöfartens andel av det inrikes transportarbetet minskat från 56 till 37 procent mellan 1962 och 2017. Observera dock att även utrikes sjötransporter innanför territorialgränsen räknas in.

Flygets roll för godstransporter är viktig, särskilt för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods. Flygfrakten är volymmässigt liten, men omfattar höga varuvärden.

2.2.2. Prognoser för godstransporter

Enligt Trafikverkets prognos beräknas godstransporterna öka med omkring 50 procent till 2040. Transporterna beräknas öka i ungefär samma takt med alla trafikslag.

Figur 17 Godstransporter. Tonkilometer per trafikslag. Historisk utveckling och prognos.



Det prognosticerade godstransportarbetet ökar betydligt snabbare än den historiska trenden. Trafikverket har därför analyserat vad prognosutfallet beror på. Prognosen bygger på den förväntade ekonomiska utvecklingen enligt Konjunkturinstitutets referensscenario, i kombination med beräkningar av varuvärdenas utveckling (kronor per ton). Redan den ekonomiska utvecklingen i Konjunkturinstitutets referensscenario är snabbare än den historiska trenden, cirka 3 procent årlig tillväxttakt fram till 2040 för import och export jämfört med 2 procent historiskt. Trafikverkets analyser visar också att omvandlingen från det ekonomiska scenariot till prognosticerade volymer (mätt i ton) sannolikt överskattar ökningen av det totala godstransportarbetet. Omvandlingen från kronor till ton beror bland annat på andelen av produktionen som avser varor (och inte tjänster) och på varornas värde per ton.

Underlaget som godstransportprognosen bygger på är delvis förknippat med stora osäkerheter. Exempelvis har trender i varuvärdenas utveckling varit svåra att estimera eftersom de bygger på relativt korta tidsserier, vilket har gjort att många av dem antagits oförändrade. Detta tillsammans med den historiskt sett starka tillväxten i det ekonomiska scenariot har varit drivande i resultaten vi ser, med en starkare prognostiserad tillväxt av transportarbetet än historiskt.

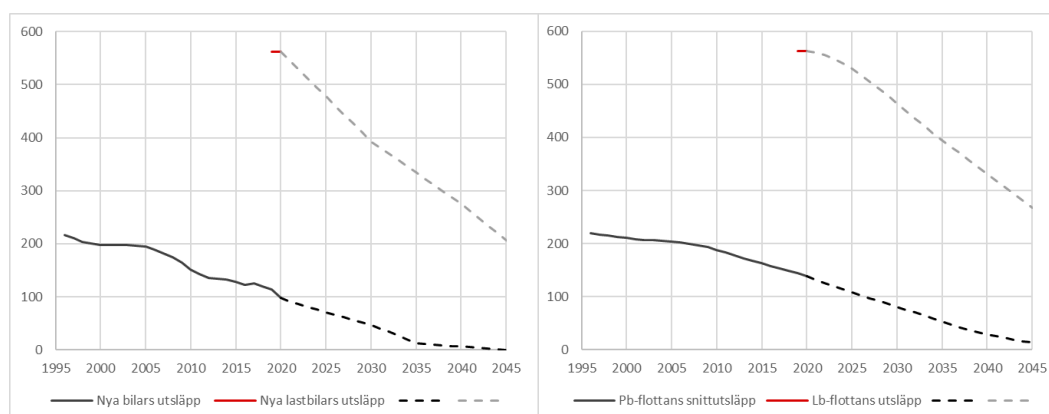
Givet osäkerheten i prognosen har en känslighetsanalys genomförts för att se vilket genomslag en alternativ prognos skulle få på urvalet av investeringar. Hade godstransportprognosen följt den utveckling som gällt historiskt, så hade godstransportnyttorna legat på en något lägre nivå i de samhällsekonomiska kalkylerna. I avsnitt 9.6 redovisas känslighetsanalyser för hur detta påverkar urvalet av investeringar och de beräknade nyttorna. Sammantaget är effekten relativt liten. Även betydelsen för behovet av medel till vidmakthållande bedöms vara liten. Trafikverket avser att vidareutveckla metoderna för godstransportprognoser.

2.3. Transportsektorns utsläpp av växthusgaser

De klimatpåverkande utsläppen från svenska inrikestransporter kommer nästan helt och hållet från vägtrafiken. Utsläppens storlek påverkas av tre faktorer: fordonens genomsnittliga utsläpp per kilometer, trafikarbetet (antalet fordonskilometer) samt hur stor andel av fossila bränslen som ersätts med biodrivmedel. Klimatmålen för transportsektorn anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg²¹ ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, och att transportsektorn ska vara fossilfri 2045. Utsläppen från produktion av biodrivmedel räknas inte in i transportsektorn; de redovisas huvudsakligen i den så kallade LULUCF-sektorn (*land use, land use change and forestry*) som bland annat inkluderar skogsbruk och förändrad markanvändning.

Fordonens genomsnittliga utsläpp har minskat relativt snabbt det senaste decenniet. EU har nyligen infört hårda krav på lägre koldioxidutsläpp från nyregistrerade fordon som skärps med tiden, vilket kommer att driva på en ännu snabbare minskning av snittutsläppen. Kraven är knappast möjliga att uppfylla utan en omfattande elektrifiering. Figur 18 visar historisk utveckling av fordonens koldioxidutsläpp och de framtida scenarier som Trafikverket anser vara realistiska att nå. Observera att åtminstone fram till 2030 är bedömningarna relativt säkra, eftersom fordonstillverkarna är tvingade av EU-regleringen att nå dessa nivåer. Givet utvecklingen av nya fordon, som visas i den vänstra bilden, kan man beräkna utvecklingen i hela fordonsflottan, vilket visas i den högra bilden.

Figur 18 Utsläpp (g CO₂/km) för nya fordon (vänster) och i genomsnitt för hela flottan (höger).



Fordonsflottan tar dock lång tid att omvandla, eftersom fordonen är i bruk i uppåt två decennier i genomsnitt. Även om utsläppen från nya fordon minskar snabbt, i synnerhet eftersom elektrifieringen nu tagit fart, så räcker därför inte detta ensamt för att uppnå 2030 års klimatmål enligt beräkningar i Trafikverkets inriktningsunderlag från hösten 2020. Med den förväntade trafikutvecklingen och samma volym biodrivmedel som idag beräknas inte 2030-målet nås förrän 2035. För att nå målet år 2030 krävs en väsentligt ökad mängd biodrivmedel, enligt Trafikverkets beräkningar omkring 70 procent mer än idag. Det motsvarar att omkring 55 procent av de fossila drivmedlen ersätts med biodrivmedel, vilket ligger nära den skärpning av reduktionsplikten som regeringen aviserat.

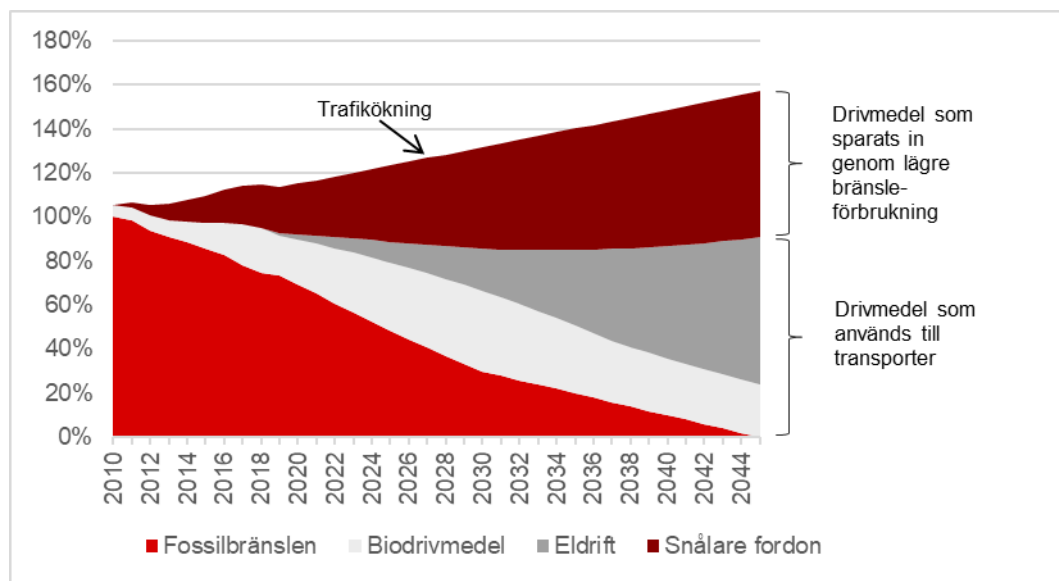
Beräkningarna i Trafikverkets inriktningsunderlag visar dock också att målet om fossilfrihet 2045 i stort sett kan nås med samma totala mängd biodrivmedel i transportsektorn som

²¹ Flygets utsläpp regleras i stället genom den europeiska utsläppshandeln EU-ETS.

idag, eftersom elektrifieringen och omvandlingen av fordonsflottan då har hunnit nå betydligt längre.

Bilden nedan sammanfattar hur klimatmålen nås i Trafikverkets basprognos, uppdelat i bidrag från effektivare bränslefordon, elektrifiering och biodrivmedel. Summan av ytorna motsvarar trafikökningen, alltså hur utsläppen skulle ha ökat om fordon och drivmedel varit desamma som 2010. Bilden visar dock inte hur trafikökningen dämpas genom antagandena om högre bränslepriser, högre elpris, minskande bilinnehav med mera.

Figur 19 Bidrag till transportsektorns klimatmål från effektivare och elektrifierade fordon samt biodrivmedel.



2.4. Trafiksäkerhet

I kapitlet redovisas nuläget och utvecklingen historiskt av trafiksäkerheten på väg och järnväg, följt av en prognos för trafiksäkerheten.

2.4.1. Nuläge och historisk utveckling

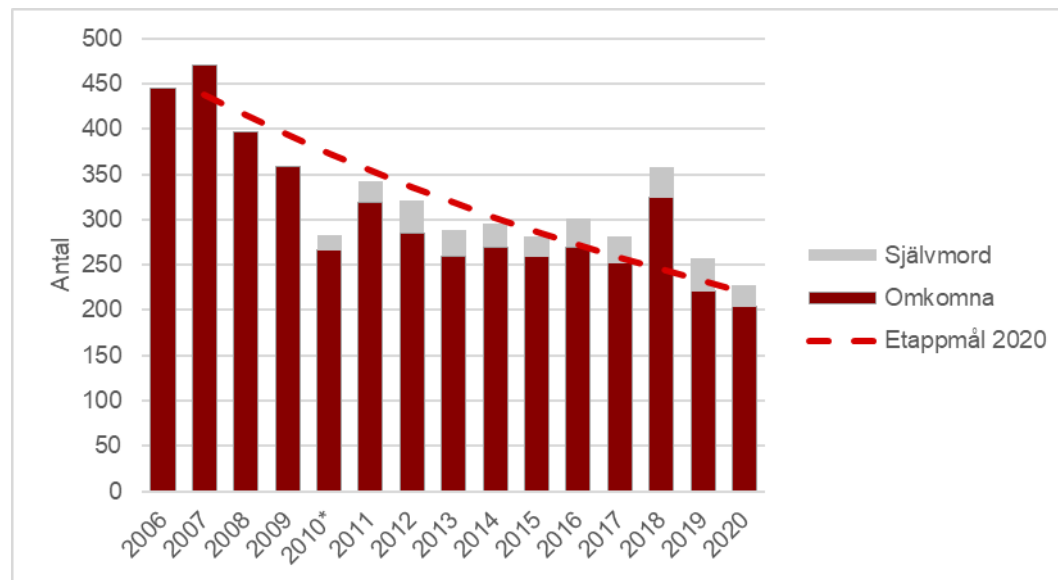
Nollvisionen antogs av Sveriges riksdag 1997 och innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. År 2009 beslutade riksdagen ett etappmål för 2020 som innebar en halvering av antalet dödade och minskning med minst 25 procent av allvarligt skadade i vägtrafiken mellan 2007 och 2020.²² Figur 20 visar antalet omkomna i vägtrafiken per år. Målet nåddes även om utvecklingen inte var linjär utan det fanns en tidsperiod under flera år då ingen förbättring skedde. År 2016 beslutade regeringen om Nystart för Nollvisionen²³ som bland annat innebar att Trafikverket fick en uttalad roll att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Regeringen har antagit ett nytt halveringsmål av antalet dödade till 2030 och en minskning med minst 25 procent av allvarligt skadade. Dessutom har ett aktörsgemensamt mål antagits som innebär att antalet

²² Proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.

²³ Regeringen-se/pressmeddelanden/2016/09/regeringen-satsar-på-nystart-for-nollvisionen/

suicid inom vägsystemet ska minska liksom allvarligt skadade till följd av fallolyckor i gatumiljö ska minska med minst 25 procent.²⁴

Figur 20 Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2006–2020, samt utveckling för att nå etappmålet 2020.

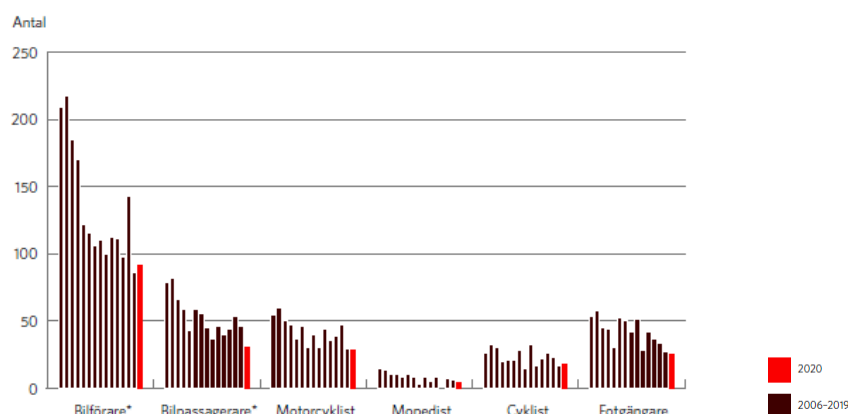


Den positiva utvecklingen med färre omkomna i trafiken beror främst på att vägarna har blivit säkrare, tack vare en ökad andel mittseparerad väg och fler trafiksäkerhetskameror, fortsatt utveckling av säkra fordon och anpassningar av hastigheten till vägens förutsättningar, både på statliga och kommunala vägar.

Figur 21 visar utvecklingen av antalet döda i vägtrafiken för olika trafikantkategorier åren 2006–2020. Det finns en positiv minskning för alla kategorier, även om den är störst för åkande i personbil och fotgängare. Av olyckor som leder till allvarliga personsador sticker cyklister ut, där ingen större förbättring skett det senaste decenniet. Det beror bland annat på att antalet cyklister har ökat under perioden.

²⁴ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/gruppen-for-nollvisionen-i-samverkan-gns>

Figur 21 Antal omkomna i vägtrafiken efter trafikantkategori 2006–2020.



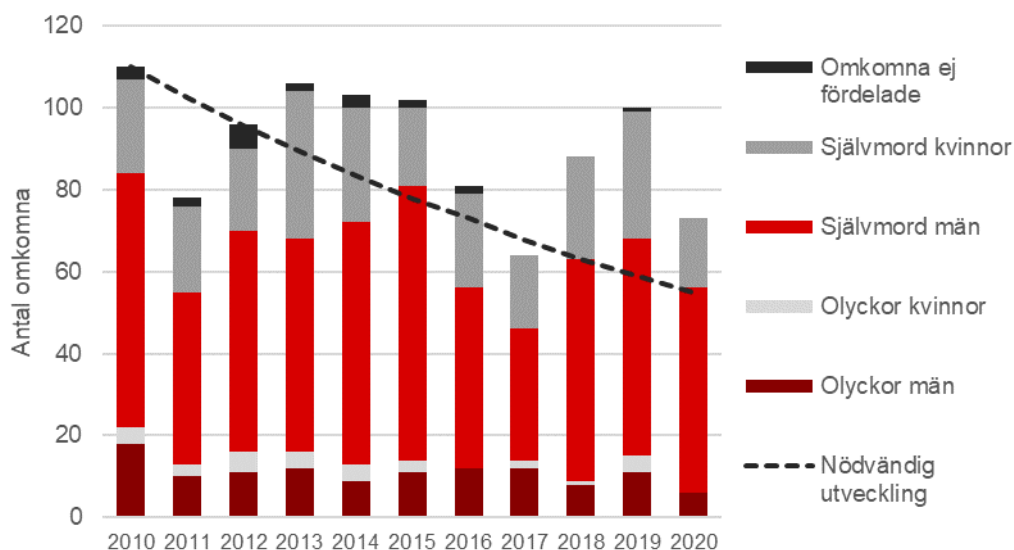
Notering: Från och med 2010 räknas inte självmord med i statistiken för omkomna i vägtrafikolyckor.

Figur 22 visar utvecklingen av antalet döda på de statliga järnvägarna mellan åren 2010–2020. I järnvägstrafiken svarar personpåkörningar för mer än 90 procent av de dödade och allvarligt skadade, och de flesta dödsfall är självmord. Det är därmed denna typ av olyckor som har den största potentialen för minskning av antalet dödade och allvarligt skadade i järnvägssystemet.

De flesta dödsfall sker ute i spåret medan cirka 15–30 procent sker i plankorsningar, varav flertalet sker i bomförsedda plankorsningar. Det förebyggande arbetet för järnväg omfattar främst åtgärder i plankorsningar, obehörigt spårbeträdande och säkerhet vid arbete i spårområdet. Trafikverket antog ett mål om att antalet omkomna inom järnvägssystemet skulle minska med hälften till och med 2020 jämfört med 2010. Det målet nåddes inte även om det skedde en minskning med en tredjedel. Därefter har regeringen antagit ett halveringsmål för antalet omkomna i bantrafiken fram till år 2030. Järnvägssystemet står för 98 procent av antalet omkomna inom bantrafiken.

För att minska personpåkörningar arbetar Trafikverket enligt en åtgärdsstrategi som uppdateras årligen. Den innebär att man identifierar de mest suicidtäta och olycksdrabbade platserna på järnvägsnätet och utifrån detta vidtas erforderliga åtgärder successivt. Med anledning av flera dödsfall i plankorsningar fick Trafikverket 2019 i uppdrag av regeringen att vidta åtgärder för att förbättra säkerheten i plankorsningar. Trafikverket pekade ut 180 plankorsningar med förhöjd olycksrisk. Målet är att åtgärda så många av dem som möjligt fram till och med år 2025. Utöver regeringsuppdraget vidtar Trafikverket även ytterligare åtgärder för att reducera risker vid plankorsningar. Trafikverket har de senaste åren totalt åtgärdat cirka hundra plankorsningar per år.

Figur 22 Antal omkomna statlig järnväg 2010–2020.



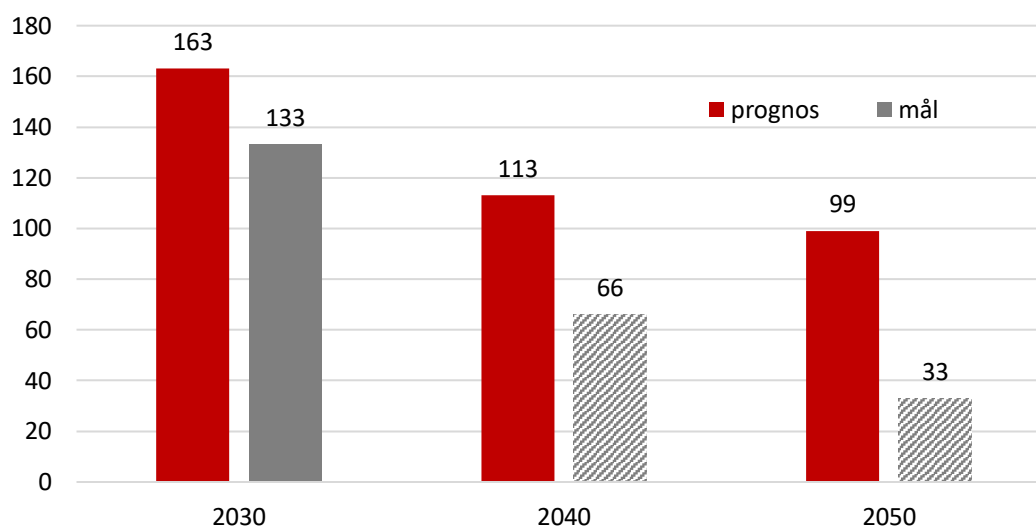
2.4.2. Prognoser för trafiksäkerheten

En stor utmaning för vägtransportsystemet är att höja säkerhetsstandarden på det regionala vägnätet, där flest dödsolyckor sker. Det regionala vägnätet är betydligt större än det nationella vägnätet, och det har inte uppgraderats i samma utsträckning som det nationella. En annan stor utmaning är att hastighetsefterlevnaden är låg. En tredje utmaning är antalet allvarligt skadade cyklister. Över hälften av alla personskador som leder till allvarliga skador i vägtrafiken drabbar cyklister och flertalet av personskadorna som drabbar cyklister uppstår i singelolyckor. För att nå etappmålet är det helt avgörande att åtgärder vidtas för att minska både singelolyckor och kollisioner med cyklister.

Planerade vägåtgärder och kommande fordonsutveckling fram till 2030 kommer inte räcka för att nå etappmålet för antalet omkomna och allvarligt skadade 2030. Figur 23 visar etappmålet för 2030 samt mål för 2040 och 2050 som representerar ambitionen att halvera antalet omkomna vart tionde år. Figuren visar också prognosticerat²⁵ antal omkomna. Som framgår av figuren behöver ytterligare åtgärder vidtas för att målen ska kunna nås. Även vid ambitiösa planer kring vägåtgärder så är hastighetsefterlevnad avgörande för att kunna nå målen.

²⁵ Prognoserna bygger på följande antaganden: lagkrav och frivillig utveckling enligt Euro NCAP:s färdplan; omkring 10 mil mitträcke byggs per år fram till 2029; krocksäkerheten förbättras 3 procent per årsmodell 2020 och 1 procent per årsmodell 2021.

Figur 23 Etappmål samt prognoser antal dödade i vägtrafiken år 2030, 2040, 2050.



I järnvägssystemet är den främsta utmaningen att förhindra att personer tar sitt liv i spårmiljön. Det kräver ökat samarbete med andra myndigheter som kan påverka personer med psykisk ohälsa. Åtgärder behöver också vidtas för att intrångssäkra anläggningen och stoppa obehöriga i spårmiljön, i första hand utmed linjen inom tätort, åtgärder på stationer samt rätt säkerhetsstandard i plankorsningar.

3 Behov i det nationella och internationella perspektivet

I detta kapitel beskrivs översiktligt²⁶ långväga godstransporter och personresor på en nationell och internationell systemnivå. Inledningsvis beskrivs det övergripande systemet för godstransporter respektive personresor, därefter de viktigaste stråken med störst flöden och deras funktion och brister.

Med undantag för basnäringarnas transporter så trafikerar person- och godstrafiken ofta samma banor. Detta blir särskilt tydligt när man närmar sig landets gränser, exempelvis vid anslutningar till större hamnar och flygplatser, vid Öresundsförbindelsen, i större städer, i norra Sverige (där exempelvis europavägarna är dominerande), men också i järnvägssystemet där tunga godståg och persontåg konkurrerar om kapacitet i spåren.

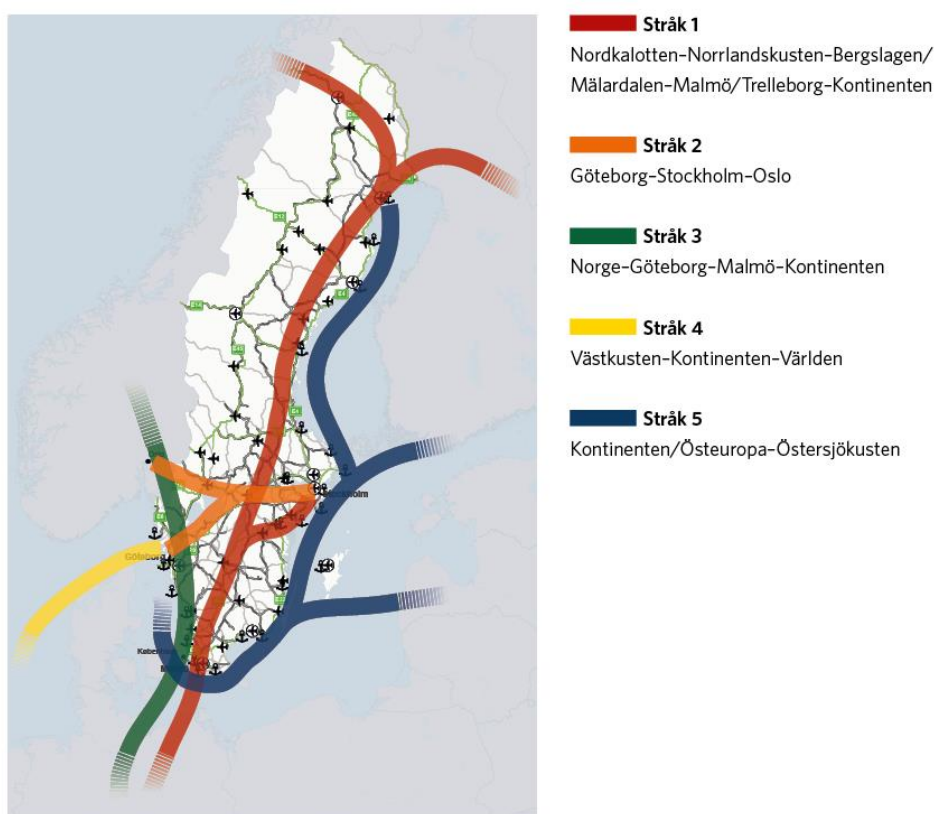
3.1. Godstransporter – viktiga internationella och nationella flöden och stråk

I ett internationellt och nationellt perspektiv är de stora trafikslagsövergripande godsstråken och noderna tämligen stabila över tid. Stråken överensstämmer i stora delar med det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). Liksom Sverige har Norge och Finland råvaruproduktion i norr och exportmarknader på kontinenten och i övriga världen.

Godstransporterna kan sägas vara koncentrerade till fem större funktionella stråk, vilka framgår av kartan nedan i figur 24. Till dessa fem kommer de godstransporter som sker med flyg.

²⁶ En mer ingående beskrivning av brister i transportsystemets funktion finns i underlagsrapport Trafikverket (2020), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271.

Figur 24 Trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för nationella och internationella godstransporter.



3.1.1. Stråk 1: Nordkalotten–Norrlandskusten–Bergslagen/Mälardalen–Malmö/Trelleborg–kontinenten

En stor del av basindustrin längs Norrlandskusten och Norrlands inland är beroende av stråket för att transportera råvaror eller förädlad gods. Stora godsmängder av det tunga och lågvärdiga godset, som malm och andra produkter från utvinning, är den största varugruppen som transporteras med järnväg i stråket. Viktiga hamnar för utskeppning är Narvik (malm) via Ofotenbanan i Norge, samt hamnarna längs Norrlandskusten, Luleå (hamn i TEN-T-stomnätet) och Umeå, Sundsvall samt Gävle (hamnar i övergripande TEN-T-nätet). Stråket är också viktigt som transitled för norska inrikestransporter mellan norra och södra Norge. Tunga transporter i form av rundvirke, järnmalm, skogsprodukter och stål, men även livsmedel som lax, går på både väg och järnväg. Störningar i trafiken kan snabbt få stora ekonomiska konsekvenser för näringslivet.

Mer förädlade produkter såsom livsmedel och byggvaror ansluter längs stråket och ska vidare ned mot kontinenten, antingen via västkusten eller över Öresundsbron. Viktiga noder längre ned i stråket är Hallsberg, Jönköping, Trelleborg och Malmö. Malmö är i TEN-T definierad som en urban knutpunkt. Från Stockholm, som också är en urban knutpunkt i TEN-T, transporteras en betydande del av näringslivets godstransporter via södra Sverige och över Öresundsbron till flera av våra viktigaste exportmarknader. Stråket innehåller även del av det så kallade Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC), som sträcker sig från Stockholm/Oslo–Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck till Palermo.

Det finns höga krav på robusthet året om, exempelvis på bärighet, vinterväghållning och kraftförsörjning. Möjligheter till omledning finns inte eller är mycket begränsade i den norra delen av stråket och hastighetsnedsättningar påverkar punktligheten. Kraven på fler

tåglägen och möjlighet att köra längre och tyngre fordon ökar längs stråket. Stråk och noder samverkar, brister i kapacitet och robusthet i stråket begränsar möjligheten till överflyttning mellan trafikslagen. Exempel på brister i noderna är åldrad anläggning, brister i kraftförsörjning, kapacitetsbrister vid rangering, brister i hantering av längre fordonskombinationer samt väg- och spåranslutningar till och från noderna. Även skillnaderna i spårvidd mellan Sverige och Finland utgör ett problem som försämrar möjligheterna för överflyttning till järnväg.

3.1.2. Stråk 2: Göteborg–Stockholm–Oslo

I Göteborg finns två av Sveriges strategiskt mest betydelsefulla noder: Göteborgs hamn (vilken är en hamn i stomnätet i TEN-T) och Sävenäs godsbangård. Göteborg är i TEN-T definierad som en urban knutpunkt. I stråket dominerar varugrupperna jordbruksprodukter och livsmedel, skogsprodukter, petrokemiska produkter och material till byggsektorn. Nära 30 procent av svensk utrikeshandel passerar här.

Stockholm är i TEN-T definierad som en urban knutpunkt och landets i särklass största konsumtionsområde. Därmed är godstransporterna till Stockholm mycket omfattande med viktiga omlastningsnoder i Stockholm/Årsta och Rosersberg. Från Stockholm (Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn) fortsätter transporterna med färjetrafiken till Åbo/Helsingfors.

Tillgängligheten på vägnätet är i stort sett god i stråket, men i målpunkterna Göteborg och Stockholm är kapaciteten begränsad och störningskänslig på både väg och järnväg. Järnvägen Stockholm–Oslo har låg standard och liten kapacitet på den västra delen, där det finns en potential för överflyttning av både person- och godstransporter från flyg och väg, men då behöver standarden förbättras och tillförlitligheten i stråket öka.

Hallsberg är en viktig godsnod i stråket och behöver anpassas för trafik med långa tåg. Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar och har under de senaste 10-15 åren drabbats av stora kapacitets- och punktlighetsbrister på grund av ökad trafik, samtidigt som det finns önskemål om att köra ännu fler tåg. Efterfrågan på både resande och godstransporter förväntas öka i stråket, vilket innebär ett ökat behov av trafik med alla kategorier av tåg.

Inlandssjöfart avser sjöfart som bedrivs med IVV-certifierade fartyg (inre vattenvägar) inom de IVV-klassade områdena. Det omfattar i Sverige områdena Vänern–Göteborg samt Mälaren–Stockholm/Södertälje. Områdena är geografiskt begränsade med ett begränsat antal transportköpare och en begränsad mängd gods. Det transportarbete som kan utföras med inlandssjöfart är därmed relativt liten. Analyserna i Samgods indikerar att inlandssjöfartens andel av landets totala transportarbete skulle öka från synnerligen låga godsmängder till 0,3 procent av Sveriges transportarbete om transportkostnaderna halveras, främst genom sänkning av sjöfartens och hamnarnas kostnader.

3.1.3. Stråk 3: Norge–Göteborg–Malmö–kontinenten

De nationella väg- och järnvägsstråken i väst knyter Norge och Sverige till kontinenten via hamnarna längs kusten och förbindelserna till Öresundsregionen. Här passerar gods, främst livsmedel, färdiga industriprodukter och oljeprodukter, till och från Norge i så kallad transittrafik. Här finns kapacitets- och punktlighetsbrister inom både väg- och järnvägssystemen samtidigt som trafikvolymerna förväntas öka. Järnvägen har låg standard genom Dalsland och även i Norge. Den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas öka flödena landvägen, det vill säga via väg- och järnvägsnätet, till Sverige och Norge.

3.1.4. Stråk 4: Västkusten–kontinenten–världen

Göteborgs hamn är Skandinaviens största och enda transoceana hamn. Göteborgs hamn har ett omfattande linjeutbud till viktiga import- och exportmarknader världen över. Förutom en tät trafik till och från länder i Europa finns det flera direktlinjer till andra världsdelar. Brofjorden med Skandinaviens största oljeraffinaderi är Sveriges största oljehamn med i huvudsak flöden via sjöfart. Brister finns i farledskapacitet och säkerhet för Göteborgs hamn.

3.1.5. Stråk 5: Kontinenten/Östeuropa–Norrlands-/Östersjökusten

Stråket innehåller främst sjötransporter med viktiga noder i form av import- och exporthamnar. Hamnens roll i transportkedjan är att möjliggöra omlastning mellan sjöfart och landtransport. Flödena består främst av råolja, petrokemiska produkter, stål- och metallvaror i södra Sverige, järnmalm från Luleå, containertrafik till hamnarna i Karlshamn, Karlskrona och Gävle samt skogs- och pappersvaror från Norrlandshamnarna. Kapaciteten i farlederna är generellt sett god, men kraven ökar för att möjliggöra anlop med större fartyg för att uppnå bättre transporteffektivitet och konkurrenskraft. Punktvis finns därför behov av förbättringar i säkerhet och farledskapacitet, vilket också förbättrar systemets förmåga att hantera störningar i landinfrastrukturen.

3.1.6. Godset och flyget

Flygfrakten representerar idag omkring 35 procent av den globala handeln i värdetermer, men endast omkring 1 procent av handeln i termer av volym.²⁷ De flygplatser som hanterar störst mängd avgående och ankommande flygfrakt i utrikestrafiken är Stockholm/Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö.

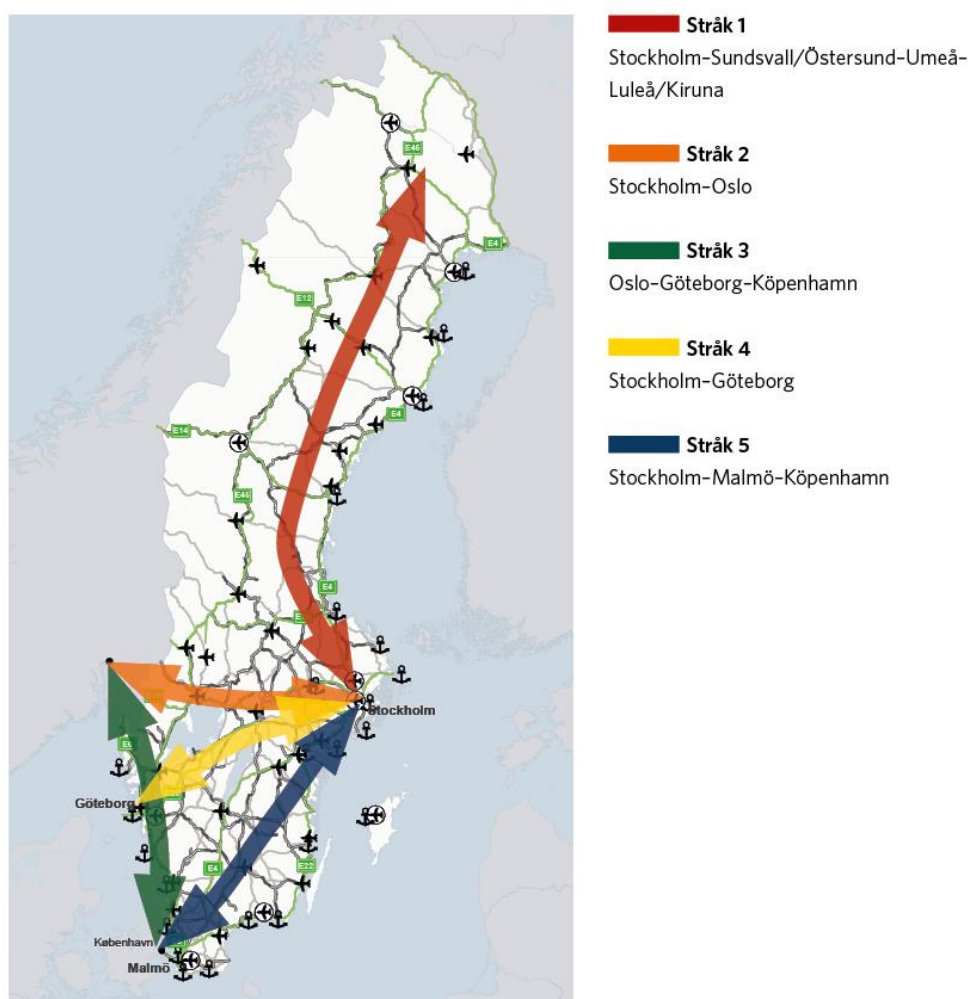
3.2. Personresor – viktiga stråk för långväga persontrafik

Svenskarnas långväga inrikesresor i stråken sker till stor del med bil, samtidigt som resorna utomlands många gånger sker med flyg, med Arlanda som huvudsaklig nod. För svenskarna i södra Sverige dominerar Kastrups flygplats, som genom att vara Skandinaviens största flygplats har ett stort utbud av förbindelser. Sjöfarten har stor betydelse för resandet till och från våra grannländer och under senare år har det blivit vanligare att kryssningsfartyg anlöper svenska hamnar.

I figur 25 beskrivs de nationella stråken med störst flöden för långväga personresor och deras internationella kopplingar.

²⁷ Flyget och företagen, Shon Ferguson och Rikard Forslid, SNS förlag, 2016.

Figur 25 Viktiga nationella stråk för långväga persontrafik.



3.2.1. Stråk 1: Stockholm–Sundsvall/Östersund–Umeå–Luleå/Kiruna

I stråket finns en stor efterfrågan på bra förbindelser med framför allt flyg och tåg och på delsträckor även med buss. Kollektivtrafik med rimlig restid mellan större orter saknas i huvudsak, framför allt norr om Umeå, men även på delen Hudiksvall–Sundsvall–Härnösand. Omfattande affärsresande, veckopendling för arbete och studier samt fritidsresor är exempel på resande i stråket. Betydande brister i utbud, kapacitet och restidernas tillförlitlighet finns på ovan nämnda delsträckor.

3.2.2. Stråk 2: Stockholm–Oslo

Mellan Stockholm och Oslo finns en stor efterfrågan på bättre förbindelser med framför allt tåg (men även med buss på delsträckor) för att bland annat skapa ett alternativ till resande med flyg. Omfattande affärsresande, veckopendling och daglig pendling för arbete och studier samt fritidsresor är exempel på resande i stråket. Betydande brister i utbud, kapacitet och restidernas tillförlitlighet finns på flera av de viktigaste reserelationerna på stråket.

3.2.3. Stråk 3: Oslo–Göteborg–Köpenhamn

I stråket finns en stor efterfrågan på bra förbindelser med framför allt tåg (men även med buss, framför allt på delsträckor). Omfattande affärsresande, veckopendling för arbete och studier samt fritidsresor är exempel på resande i stråket. Järnvägen har låg standard på den

norra delen av stråket, vilket medför att det går fortare att åka buss mellan Oslo och Göteborg än att åka tåg. Betydande brister finns vad gäller kapacitet och restidernas tillförlitlighet, särskilt Oslo–Göteborg samt i Öresundsregionen och förbindelserna över sundet.

3.2.4. Stråk 4: Stockholm–Göteborg

Mellan Stockholm och Göteborg finns en mycket stor efterfrågan på snabba förbindelser med framför allt flyg och tåg (men även med buss, framför allt på delsträckor). Det har medfört att det nu är tre operatörer som konkurrerar om snabbtågstrafiken. Omfattande affärsresande, veckopendling för arbete och studier samt fritidsresor är exempel på resande i stråket. Betydande brister finns vad gäller kapacitet och tillförlitlighet för järnväg, som medför låg punktlighet för snabbtågstrafiken, särskilt nära Göteborg och Stockholm.

3.2.5. Stråk 5: Stockholm–Malmö–Köpenhamn

I stråket finns en mycket stor efterfrågan på bra förbindelser med framför allt flyg och tåg. Omfattande affärsresande, veckopendling för arbete och studier samt fritidsresor. Betydande brister finns vad gäller kapacitet och tillförlitlighet för järnväg som medför mycket låg punktlighet för snabbtågstrafiken, särskilt i Öresundsregionen och förbindelserna över sundet.

4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

I detta kapitel beskrivs åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av trafikslag och färdmedel, det vill säga sådana åtgärder som tillhör fyrstegsprincipens inledande steg. Sådana åtgärder syftar till att det befintliga transportsystemet och infrastrukturen nyttjas effektivare, säkrare och med mindre påverkan på miljön. De är således viktiga delar i transportsystemet och en del av planförslaget.

4.1. Åtgärder inom samhällsplaneringen

Samhällsplanering sker i komplexa processer som rymmer såväl nationell, regional som lokal planering mellan vilka ömsesidiga beroenden finns. Samverkan och samarbete är en förutsättning för att nå mål som ökat bostadsbyggande och regional utveckling, men också för att klara utmaningar kopplade till klimatförändringar, segregation och omställning till fossilfrihet.

Utifrån en tidig samverkan och gemensamma mål kan olika aktörer tillsammans identifiera utmaningar, önskade funktioner och åtgärder i transportsystemet och samhället. Detta skapar i sin tur förutsättningar för att tillsammans uppnå en önskad funktionalitet i transportsystemet och samhället. Således kan flera aktörer ta ansvar för att trafikrelaterade utmaningar och problem blir lösta, vilket även är en förutsättning för ett fullt genomslag av fyrstegsprincipen.

Som framgår av avsnitt 1.6 är fyrstegsprincipen en integrerad del av arbetet med åtgärdsvalsstudier. Men principen bör inte begränsas till sådana studier utan behöver tillämpas i en kontinuerlig process, från den strategiska planeringen till genomförandet av åtgärder. Skälet är att transport- och samhällsplanering sker i olika nivåer och mot en samlad måluppfyllelse, vilket även medför ökade krav på samverkan och samordning.

Samhällsutvecklingen har medfört att den tidiga dialogen behöver förstärkas med en ännu tidigare samverkan och strategisk inriktning utifrån gemensamma samhällsmål. Det kommer i sin tur att innebära krav på nya samverkansformer och projektkoordinering för att möjliggöra dels förankring av önskad inriktning, dels finansiering och fördelning av åtaganden. Om berörda aktörer känner till varandras roller och underlag kan de ömsesidigt efterfråga och initiera samarbete vid rätt tillfällen.

Trafikverket arbetar med regeringsuppdraget om nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, vilket löper till och med 2024. Därutöver arbetar Trafikverket med färdplanen *Överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart*. Det handlar sammantaget om ett omfattande arbete med åtgärder enligt steg 1 och steg 2 som kommer att pågå under planperioden. Trafikverket har, inom ramen för samordningsuppdraget, identifierat flera instrument som kan stärka sjöfarten genom samordning av infrastrukturplaneringen, och redovisat detta under hösten 2021.²⁸

²⁸ Trafikverket (2021), Tilläggsuppdrag hamnar. Publikation 2021:172.

4.1.1. Befintliga uppdrag

I följande punkter redovisas några tidsbegränsade uppdrag som Trafikverket redan har, och som syftar till att på ett kostnadseffektivt sätt påverka beteenden:

- genomföra informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken
- främja utvecklingen av effektivare godstransporter
- främja omställning till en fossilfri transportsektor.

Med informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder avses här sådana insatser som inte tydligt anknyter till Trafikverkets grundläggande uppdrag. Insatserna ska vara långsiktiga och bidra till transportpolitisk måluppfyllelse. De ska i första hand rikta sig till organisationer men kan i vissa fall även rikta sig till en bredare allmänhet. Trafikverket bedömer att det finns möjligheter att nå resultat under planperioden inom områdena klimat, trafiksäkerhet och gods, men även inom andra områden enligt avsnitt 4.1.2.

De ekonomiska ramarna för dessa uppdrag ingår i posten planering, stöd och myndighetsutövning under utveckling av transportinfrastrukturen. De två förstnämnda uppdragen föreslås pågå fortlöpande under hela planperioden 2022–2033, medan det sistnämnda föreslås pågå 2022–2025.

4.1.2. Nya uppdrag

Trafikverket bedömer att följande nya uppdrag skulle kunna vara motiverade för att på ett kostnadseffektivt sätt främja beteenden i en riktning som bidrar till måluppfyllelse:

- informationsinsatser och utvecklad samverkan för ökad trafiksäkerhet inom järnväg
- information för miljö-, hälso- och trafiksäkerhetssmarta val av vinterdäck
- upphandlingsstöd för att främja hastighetssäkrade transporter
- informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder för minskad nedskräpning på rastplatser och vägrenar.

När det gäller förslaget om insatser för ökad trafiksäkerhet inom järnväg innebär förslaget en avgränsning till obehöriga i spår, med ambitionen att minska antal olyckor samt störningar och förseningar i järnvägstrafiken. Insatsen skulle ingå som del i ett långsiktigt branschgemensamt arbete för att öka medvetandet om riskerna med att korsa och uppehålla sig i spårmiljöer på otillåtna platser.

Beträffande val av vinterdäck är avsikten att insatser riktas till berörda målgrupper och omfattar konsumentinformation vid inköp av vinterdäck.

Den åtgärd som avser upphandlingsstöd för hastighetssäkrade transporter handlar om hur kommuner kan utforma funktionskrav för geofencing i enlighet med lagen (2016:1145) om offentlig upphandling. Med geofencing avses en digital, geografisk zon där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt.

Det sistnämnda förslaget avser åtgärder för att minska nedskräpningen med större kampanjer riktade till utvalda målgrupper, samt aktiv samordning mellan relevanta intressenter.

För att prioritera en eller flera av dessa åtgärder bör regeringen återkomma med ett tidsbegränsat uppdrag. Trafikverket har i detta planförslag inte inrymt något av dessa nya förslag i den ekonomiska ramen.

4.2. Åtgärder inom infrastrukturplaneringen

Trafikverket har rådighet över flera typer av åtgärder i steg 1 och steg 2 i fyrstegsprincipen, som syftar till att påverka användningen av infrastrukturen eller som – rätt utformade – rymmer en sådan potential. I det här avsnittet beskrivs kostnadseffektiva åtgärder som bidrar till måluppfyllelse, framför allt kopplade till ledning och styrning av trafiken på våra vägar och järnvägar.

4.2.1. Trafikreglering väg

Genom att använda olika slags regleringar kan vägsystemet optimeras och effektiviseras. Reglering och styrning av trafik kan ske på flera sätt, exempelvis hastighetsreglering, väjningspliktsmärken, förbudsmärken och varningsmärken.

Ett annat sätt att styra trafiken är genom information eller ledning. Trafikledning på väg syftar till att minska negativa effekter av störningar, förebygga uppkomsten av störningar och motverka överskridandet av miljökvalitetsnormer. Detta görs genom att styra trafiken och genom att tillhandahålla information om vägar och aktuella trafikförhållanden.

Under planperioden blir trafikledningen på väg mer avancerad, exempelvis med vägutrustningssystem som medger körfältsstyrning, kövarning och varierande hastigheter. Behovet av en modernare trafikledning är extra stort i områden med hög belastning på vägnätet, där punktligheten dagligen påverkas. Vägavsnitt som är hårt trafikerade kommer att tilldelas en högre servicenivå än mindre trafikerade vägar.

4.2.2. Effektivare tåglägestjänster och trafikledning järnväg

Störningarna i tågtrafiken är en utmaning som kan mildras genom åtgärder i steg 1 och 2. Tåglägestjänsten digitaliseras vilket skapar möjlighet att optimera den totala kapaciteten i järnvägssystemet. Det innebär i praktiken att Trafikverket successivt kommer att erbjuda digitala lösningar för tjänster såsom tågläges- och trafikinformationstjänster med mera. Genom digitala hjälpmedel kan fel i anläggningen förutses och hanteras innan störning uppstår. Alla berörda parter kan förses med en gemensam problembild vilket bidrar till att minska tiden mellan att störningar uppkommer och att de åtgärdas.

En del i den tåglägestjänst som Trafikverket levererar är trafikledning. Genom en digitaliserad nationell trafikledning och marknadsanpassad planering av kapacitet kommer Trafikverket kunna leverera en tåglägestjänst som bättre svarar mot järnvägsföretagens behov.

I tilldelningsprocessen för kapacitet på järnväg gäller numera att Trafikverkets banarbeten betraktas som tillfälliga kapacitetsbegränsningar, i enlighet med EU-rätten på området. Därmed kan banarbeten inte hamna i konflikt med sökta tåglägen, vilket innebär att antalet överbelastningar kan minska och banarbeten planeras mer effektivt samt att entreprenörer får bättre framförhållning.

4.2.3. Infrastrukturavgifter och avgiftsincitament

Banavgifter ska bidra till att finansiera vidmakthållandet av järnvägen. Förutom de grundläggande krav på utformning av banavgifter som redovisas i kapitel 6, kan banavgifterna utformas för att ge styrsignaler och påverka beteenden. Det kan exempelvis ske genom att använda rabatter i syfte att etablera ny trafik eller att öka utnyttjandegraden på avsevärt underutnyttjade delar av anläggningen. Ett annat exempel är att använda extra avgifter för att hantera intressekonflikter i kapacitetstilldelningen.

Ett mer utpräglat avgiftsincitament är de kvalitetsavgifter som Trafikverket tillämpar sedan 2012 i syfte att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet. Kvalitetsavgifterna ska vara

utformade så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar.

4.2.4. Övriga beteendepåverkande åtgärder

Trafikverket kan bidra med marknadsföring och information genom att tillhandahålla fakta om åtgärder och projekt. Trafikverket kan också i byggskedet av ett projekt finansiera och genomföra informationsinsatser för att minska trafikbelastningen och därmed underlätta genomförandet av åtgärderna, samtidigt som situationen förbättras för alla typer av trafikanter. Det kan handla om åtgärder som förbättrar utformning och utbud för hållbara transportsätt eller beteendepåverkande åtgärder såsom styrning och information; allt för att minska störningar som kan komma av byggnation och underhåll av vägar och järnvägar.

I stadsmiljöavtalen, vars syfte och funktion redovisas utförligare i avsnitt 7.2, ingår också motprestationer i form av kompletterande åtgärder som exempelvis kampanjer eller andra beteendepåverkande insatser som ofta kombineras med fysiska åtgärder. Det innebär att stadsmiljöavtalen indirekt bidrar till denna typ av åtgärder.

5 Forskning och innovation

Ny kunskap och innovativa lösningar krävs för att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket föreslår därför fyra övergripande tematiska prioriterade forsknings- och innovationsområden som bygger på större utmaningar som myndigheten kan överblicka kommande år, samt fyra prioriterade arbetssätt för att öka innovationstakten. Slutligen redovisas Trafikverkets förslag till finansiering av forskning och innovation och samverkan med andra aktörer. Närmare information finns i underlagsrapporten om forskning och innovation.²⁹

Trafikverket eftersträvar innovation i all verksamhet men kommer, utöver de prioriteringar som nämns i detta kapitel, att genomföra fyra innovationsprojekt samt driva utvecklingsarbetet med elektrifiering. Dessa delar beskrivs närmare i avsnitt 7.5.

5.1. Prioriterade forsknings- och innovationsområden

De transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 ställer krav på ett brett perspektiv där transportsystemet ska bidra till många mål inom klimat- och miljöområdena, ökad hälsa och tillgänglighet för alla. Genom mer tvärvetenskaplig forskning ökar incitamenten och motiven till mer hållbara lösningar. Forskning kring klimatpåverkan, tillgänglighet och trafiksäkerhet förenas och hanteras ihop med exempelvis biologisk mångfald, buller och aktiv mobilitet.

En analys av de senaste årens utveckling och pågående trender i kombination med de transportpolitiska målen samt en utblick mot framtiden leder fram till fyra förslag på prioriterade forsknings- och innovationsområden under planperioden:

- ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur
- ökad produktivitet i infrastruktursektorn
- ett effektivt och inkluderade transportsystem i hela landet
- digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle.

Genom att prioritera dessa bidrar den nationella planen till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås.

5.1.1. Ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur

Området grundar sig bland annat i klimatmålen och berör forskning och innovation om en omställning till fossilfrihet, minskad miljöpåverkan, klimatanpassning och biologisk mångfald. Vägtrafiken, luftfarten och sjöfarten står inför en stor utmaning i att ställa om till fossilfrihet. Dessutom orsakar byggande, drift och underhåll av infrastruktur utsläpp genom användning av exempelvis tillverkning av cement och stål. Fossilfrihet kan nås genom en kombination av transporteffektivt samhälle, effektivare fordon och framförande samt byte till förnybara drivmedel. Omfattande elektrifiering är särskilt nödvändig och det behövs forskning och innovation som stödjer snabbare utrullning av elektrifieringslösningar i transportsystemet, i synnerhet inom sjöfart och luftfart. Kunskapen behöver även öka om hur skatter, lagar och andra inhemska och globala drivkrafter kan utformas för att minska utsläppen från transportsystemet. Framtida transportinfrastruktur ska vara fossilfri och

²⁹ Trafikverket (2021). Forskning och innovation- underlagsrapport till Förslag på nationell transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikationsnummer 2021:230.

dess miljöpåverkan under hela livscykeln ska vara mycket liten. Jämfört med gällande plan har området breddats för att öka fokus på miljö, klimatanpassning och biologisk mångfald.

5.1.2. Ökad produktivitet i infrastruktursektorn

Området berör forskning och innovation om kostnadseffektivitet i transportinfrastrukturen under hela livscykeln. Det handlar både om att stimulera marknadens aktörer att utveckla sin konkurrenskraft och att öka förmågan till innovation genom ny kunskap. Arbetet med att digitalisera såväl infrastrukturen som utförandet av byggandet och underhållet har potential att förbättra hela processen, från planering till projektering, byggande, underhåll och trafikering. Forskning och innovation behövs kring både tekniska utmaningar och tillskapandet av nya affärsupplägg, inte minst i ljuset av digitaliseringens potential för ökad produktivitet, effektivitet och skalbarhet (tillämpning i större skala). Området motiveras i synnerhet av kostnadsökningarna inom såväl nybyggnad som underhåll av infrastruktur under de senaste åren, och är nytt jämfört med gällande plan.

5.1.3. Ett effektivt och inkluderande transportsystem i hela landet

Området grundar sig i målen om samhällsekonomisk effektivitet, jämställdhet/jämlikhet, trafiksäkerhet, transporteffektivitet samt samhällsplanering och bostadsbyggande. Forskning och innovation på detta område berör exempelvis kollektivtrafik och godstransporter på landsbygder och i tätorter, på kortare och längre avstånd. Det handlar om förändringar i samspelet mellan fordon, farkoster, infrastruktur och transporttjänster. Området motiveras särskilt av att driftkostnader för kollektivtrafiken har ökat märkbart under de senaste decennierna, att järnväg och sjöfart har en outnyttjad potential i godstransportsystemet, att mötes-, rese- och inköpsbeteenden förändras och att ökad användning av obemannade luftfarkoster skapar både utmaningar och möjligheter. Forskning och innovation om aktiv mobilitet behöver stärkas. Det behövs ökad kunskap om hur jämställdhet, jämlikhet och barnperspektivet kan stärkas vid planering och utveckling av transportsystemet. Området är en sammanslagning av två områden i gällande plan.

5.1.4. Digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle

Området handlar om digitalisering och dess påverkan på transportsystemets utformning och användning. Uppkoppling av fordon, farkoster och infrastruktur skapar förutsättningar för ökad trafiksäkerhet, bättre beslutsstöd som exempelvis anläggningsinformation, effektivisering av planerings- och trafikledningsåtgärder, trafikinformation, samt nya och förbättrade tjänster inom transportområdet. Dessutom bidrar tekniken till effektivisering av byggande, drift och underhåll av infrastrukturen. Det krävs forskning om olika myndigheters och andra samhällsaktörers roller i ekosystemet i förhållande till privata aktörer, den organisatoriska utvecklingen och människans roll i framtidens digitaliserade transportsystem. Digitaliseringens potential och ökade krav på delning av information kan stå i kontrast till behovet av ett robust och resilient transport- och infrastruktursystem. Därför behövs forskning om cybersäkerhet och samhällsberedskap. Området har förtydligats jämfört med gällande plan.

5.2. Prioriterade arbetssätt för forskning och innovation

Transportmyndigheternas forsknings- och innovationsarbete innefattar ett antal arbetssätt som bidrar till kunskapsutveckling, ökad innovationstakt och implementering. Forsknings- och innovationsprojekt varierar i karaktär och leder till olika nyttor, exempelvis underlag till policydokument, standarder, rutin- och processbeskrivningar, vidareutveckling av modeller och verktyg som används i infrastrukturhållningen, eller en allmän kunskapshöjning. Det är avgörande att forsknings- och innovationsmedel kan kombineras med andra typer av anslag

eller EU-medel för att öka möjligheterna till att resultaten från FoI-projekt kan tas om hand i exempelvis verksamhetsutvecklingsprojekt eller i upphandlingar.

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa hur förslaget till plan bidrar till att de prioriteringar inom forskning och innovation som identifierats i propositionen (2020/21:151) Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige nås. Trafikverket ska också beskriva hur planförslagets insatser främjar utvecklingen och implementeringen av innovationer och implementeringen av forskningsresultat i transportsystemet, inklusive i infrastrukturhållningen. Trafikverket kommer att arbeta med utgångspunkt i följande fyra prioriterade arbetssätt för planperioden:

- riktade initiativ till kunskapsutveckling
- strategiska samarbeten nationellt och internationellt
- systemdemonstratorer
- större nytta genom upphandlingar.

Riktade initiativ till kunskapsutveckling ska säkerställa att kunskap inom de tematiskt prioriterade områdena fortsätter att förädlas. Transportmyndigheterna behöver i sin roll som problemägare samverka med akademien inom områden där det utöver Trafikverket finns få finansiärer som bidrar till att upprätthålla den långsiktiga kunskapsförsörjningen. Det kan till exempel vara inom de järnvägs- och vägtekniska områdena som är centrala för att Trafikverket ska kunna utföra sina uppgifter.

Strategiska samarbeten nationellt och internationellt bidrar till att forsknings- och innovationsmedel från olika källor kombineras eller kompletteras, samt att det finns gemensamma målbilder och färdplaner för prioriterade områden. Trafikverket behöver veta mer om hur vi och andra myndigheter tillsammans kan utveckla transportsystemet till en alltmer integrerad del i lösningarna på samhällets utmaningar. Det handlar om de europeiska ramprogrammen³⁰, samverkan med Energimyndigheten, Vinnova och andra aktörer. Det finns omfattande forskningsresurser inom näringslivet men dessa är ojämnt fördelade mellan olika aktörer vilket kan påverka näringslivets samlade bidrag till de transportpolitiska målen. Nya affärsupplägg kan få in nya näringslivsparter och samtidigt skapa incitament för befintliga parter att nyttja forskning och innovation som konkurrensmedel. Strategiska samarbeten med andra myndigheter, nya och befintliga näringslivsparter samt akademien behöver således fördjupas och breddas.

Systemdemonstratorer bidrar till att säkerställa att nya tekniska lösningar är bärkraftiga ekonomiskt, att de accepteras av användarna och fungerar i verklig miljö, samt att regelverken kan anpassas och att marknader med hållbara affärsmodeller skapas för att möjliggöra införandet. Systemdemonstratorer kombinerar resultat från tidigare forskningsprojekt och har en hög grad av teknisk mognad. Trafikverket ser även ett behov av mindre tekniktester, men systemdemonstratorer behöver prioriteras särskilt för att möjliggöra en hållbar och digital omställning.

Större nytta genom upphandlingar stimulerar marknaden för innovativa lösningar. Den offentliga affärens potential gör att upphandlingsverktygen behöver användas i större utsträckning för att öka innovationstakten. Transportmyndigheterna ökar innovationstakten genom att upphandla utveckling av nya lösningar, agera första kund och våga köpa nya, ännu inte verifierade eller demonstrerade, lösningar.

³⁰ Nuvarande ramprogram Horisont Europa sträcker sig från 2021 till 2027.

5.3. Finansiering och samverkan med andra aktörer

Trafikverkets förslag till ekonomiska ramar för forskning och innovation redovisas i kapitel 6 och 7 och uppgår sammantaget till 8,5 miljarder kronor för planperioden, varav 4,9 miljarder kronor hänförs till utvecklingsanslaget och resten till anslaget för vidmakthållande. Trafikverket förordar att forsknings- och innovationsverksamheten på sikt samlas till en anslagspost (utvecklingsanslag) samt att finansieringsnivåerna är stabila mellan åren.

Trafikverket utgår i sitt förslag från de transportpolitiska målen och behovet av att utveckla varje trafikslag för sig och alla trafikslagen tillsammans. Trafikslagsövergripande forskning och innovation bidrar till regeringens prioriteringar när det gäller exempelvis samhällsplanering, transporteffektivitet och jämställdhet. Trafikverket verkar för en behovsdriven och flexibel fördelning av forsknings- och innovationsmedlen till samtliga trafikslag. Det främjar även en jämnare fördelning mellan dem.

Analysen av förutsättningarna för forskning och innovation i transportsektorn visar att näringslivet har skilda ekonomiska möjligheter att satsa på forskning och utveckling. Fordonsindustrin står för över 80 procent av näringslivets forsknings- och utvecklingsmedel i transportrelaterade branscher. Anläggningsindustrin satsar avsevärt mindre medel på forskning och utveckling. För att öka innovationstakten och överbrygga glappet mellan statliga och privata utvecklingsmedel, föreslår Trafikverket att myndigheter på transportområdet ges i uppdrag att utreda hur forsknings- och innovationsmedel kan kombineras med andra typer av anslag med syftet att öka innovationstakten. Det kan exempelvis handla om verksamhetsutvecklingsprojekt, upphandlingar eller nya samverkansmodeller mellan myndigheterna.

6 Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

Att vidmakthålla transportinfrastrukturen handlar om att upprätthålla en robust väg- och järnvägsanläggning som bidrar till en positiv och hållbar samhällsutveckling. I direktivet framgår det att Trafikverket ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras och hur de ekonomiska ramarna för vidmakthållande av den statliga väg- och järnvägsanläggningen bör fördelas på åtgärder för att bidra till de transportpolitiska målen.

Inom drift och underhåll finns flera typer av verksamheter som till sin karaktär skiljer sig åt, vilket också inverkar på planeringen. En del av driften och underhållet bedrivs för att säkerställa att transportinfrastrukturen förvaltas på ett sådant sätt att funktionaliteten säkras, både här och nu och på längre sikt. Det benämns ”förebyggande underhåll inklusive reinvesteringar”. Underhåll och reinvesteringar utförs förebyggande när tillståndsbedömningen kräver det eller enligt förutbestämda tidsintervall. Planeringen av det förebyggande underhållet baseras i princip på fastställda effektsamband, som har som syfte att maximera transportsystemets leveranskvaliteter och samhällsnytta till rätt kostnad. I de fall där effektsamband saknas, planeras åtgärderna baserat på analyser av och erfarenheter från anläggningarnas funktion, tillstånd och besiktningsanmärkningar.

En viss del av verksamheten bedrivs för att säkerställa de dagliga transporterna, genom skötsel och hantering av anläggningarna. I detta ingår exempelvis avhjälpande underhåll, trafikledning, trafikinformation och övrig drift. Ofta är de specifika aktiviteterna styrda av olika typer av händelser och incidenter, exempelvis störningar eller fel som upptäckts vid besiktningsbesök, och därför går det inte att planera den här delen av verksamheten i detalj.

Trafikverket kommer att beakta de samiska behoven vid planeringen och genomförandet av drift och underhåll av infrastruktur i renskötselområdena. Befintliga stängsel behöver underhållas för att de ska behålla sin effekt, och befintliga passager för ren underhållas för att inte bli obrukbara och därmed försvåra förflyttningen av renar mellan betesområdena. Genom detta kan påkörningar av renar undvikas och renskötarens arbetsförhållanden i anslutning till vägen eller järnvägen förbättras, samtidigt som olycksrisken för trafikanterna minskar.

Inom ramarna för drift och underhåll av väg disponeras medel för det statliga vägnätet inklusive tillhörande gång- och cykelvägar, färjeleder, bärighetshöjande åtgärder, tjälsäkring och reinvesteringar i vägar. Det innefattar även medel till forskning och utveckling och till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Medel för drift och underhåll av det statliga vägnätet (inklusive bidrag till enskilda vägar) uppgår till 197 miljarder kronor under planperioden.

Inom drift och underhåll (inklusive reinvesteringar) av järnväg disponeras medel för det statliga järnvägsnätet. Medel för drift och underhåll av statliga järnvägar uppgår för planperioden till 165 miljarder kronor exklusive banavgifter. Banavgifterna ska finansiera drift och underhåll av järnvägen, och totalt beräknas uttaget av banavgifter generera 26,9 miljarder kronor under planperioden.

Trafikverkets förslag till fördelning utgår de första tre åren (2022–2024) från de nivåer som framgår av budgetpropositionen.³¹ Därefter antas en jämn fördelning över resterande del av

³¹ Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen. (Riksdagen beslutade den 24 november 2021 om statens budget för 2022 i enlighet med finansutskottets betänkande 2021/22:FiU1. Trafikverket har inte analyserat eventuella konsekvenser av det).

planperioden. Förslag till vidmakthållandeåtgärder för väg redovisas först (avsnitt 6.1), och därefter de för järnväg (avsnitt 6.2). Mer information finns i underlagsrapporten om vidmakthållande.³²

Avsnitt 6.1 inleds med en kort beskrivning av det statliga vägnätet, inklusive större väganläggningar som beräknas tillkomma under planperioden. Därefter redovisas vilka principer för prioritering av åtgärder som Trafikverket tillämpat för sitt förslag (6.1.1). Förslag till åtgärder och bedömd tillståndsutveckling till följd av dem framgår av avsnitt 6.1.2. Tillståndsutvecklingen redovisas för de olika vägtyper som det statliga vägnätet är indelat i. Den särskilda bärighetssatsningen under planperioden, för att stärka svenskt näringsliv, beskrivs i avsnitt 6.1.3. I avsnitt 6.1.4 redovisas större namngivna reinvesteringar. Effekter på Trafikverkets så kallade leveranskvaliteter beskrivs i avsnitt 6.1.5, samhällsekonomiska effekter i avsnitt 6.1.6 och i avsnitt 6.1.7 övriga effekter. Avsnitt 6.1 avslutas med en ekonomisk sammanställning.

Avsnitt 6.2 är i stort upplagt på samma sätt. Efter en beskrivning av det statliga järnvägsnätet (6.2.1) och prioriteringsgrunder (6.2.2) redovisas förslag till åtgärder och bedömd tillståndsutveckling på fyra särskilt prioriterade transportflöden (6.2.3). Namngivna reinvesteringar beskrivs i avsnitt 6.2.4. Slutligen redovisas effekter på Trafikverkets leveranskvaliteter, samhällsekonomiska effekter samt övriga effekter i avsnitt 6.2.5–6.2.7. Avsnitt 6.2 avslutas med en ekonomisk sammanställning.

6.1. Vidmakthållande av vägar

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av det statliga vägnätet som består av cirka 80 100 kilometer belagd väg, cirka 18 400 kilometer grusväg, cirka 3 900 kilometer gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg), 38 färjeleder och vintertid 7 isvägar. Det finns även cirka 16 700 vägbroar, varav 67 är öppningsbara, och 11 komplexa vägtunnlar längs det statliga vägnätet. Vägtransportsystemet innefattar även sidoområden, sidoanläggningar, avvattningssystem, installationer och vägutrustning, it- och telekominfrastruktur samt system för trafik- och driftledning som kräver drift och underhåll.

Utöver att ansvara för drift och underhåll av statliga vägar har Trafikverket ett uppdrag att betala ut bidrag till enskilda väghållare. Antalet väghållare som får statsbidrag uppgår till cirka 23 000, och den totala väglängden för enskilda vägar med statligt bidrag är för närvarande cirka 75 000 kilometer. Det vanligast förekommande slitlagret på de enskilda vägarna är grus. På det enskilda vägnätet med statligt bidrag finns även 11 färjeleder och uppemot 4 000 broar.

Större tillkommande väganläggningar som öppnas för trafik under planperioden och bidrar till ökade drift- och underhållskostnader är E20 förbi Mariestad, elvägspilot Örebro–Hallsberg, väganläggningar inom Västsvenska paketet, E4 förbifart Stockholm och Västra länken i Umeå.

Merparten av de nya större anläggningarna finns i storstadsområden med komplexa tekniska delar och majoriteten har avancerade styrsystem och infrastystem. De nya större anläggningarna kommer att bidra till ökade kostnader för och behov av drift, förvaltning och övervakning. Underhållskostnaderna bedöms öka med ungefär 5 miljarder kronor för nya anläggningar som tas i bruk under planperioden.

³² Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:226.

6.1.1. Prioriteringsprinciper

Prioriteringarna som planförslaget för drift och underhåll av det statliga vägnätet grundar sig på är huvudsakligen samhällsekonomiska principer, de transportpolitiska målen och direktivet för åtgärdsplaneringen. I direktivet betonas bland annat vikten av att beakta långsiktig hållbarhet i prioriteringen av underhållsåtgärder, och då inte bara utifrån ett ekonomiskt perspektiv utan även utifrån ett socialt perspektiv och ett klimat- och miljöperspektiv.

När det gäller drift och underhåll av det statliga vägnätet bygger planförslaget på en sammanvägd bedömning av hur de olika målen kan prioriteras utifrån andra givna förutsättningar, exempelvis anläggningens tillstånd, effekter för trafikanter, synergier med andra projekt och medelstillelning. Planförslaget och dess effekter redovisas för olika vägtyper i vägsystemet. Vägtyperna är en strategisk indelning av vägnätet som främst baseras på vilken funktion vägarna har i transportsystemet. En mer detaljerad beskrivning av vägtyperna finns i underlagsrapporten om vidmakthållande.³³

Nedan beskrivs hur Trafikverket planerar att vidmakthålla väganläggningen utifrån mål och prioriteringsprinciper:

- Trafikverkets prioritering utgår ifrån samhällsekonomiska principer och de transportpolitiska målen. Det innebär bland annat att de mer högtrafikerade delarna av vägnätet prioriteras framför de mer lågtrafikerade.
- Trafikverket kommer att fortsätta vårda befintlig anläggning och säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och ett trafiksäkert vägsystem med hänsyn till miljö och hälsa i hela landet.
- Trafikverket kommer att ha ett ökat fokus på näringslivets behov under planperioden. Det reflekteras bland annat genom att bärighetssatsningen är en prioriterad del av planförslaget med en utveckling av BK4- vägnätet och tjälsäkringsåtgärder för att upprätthålla en god tillgänglighet.
- Trafikverket kommer att säkerställa att de mest lågtrafikerade delarna av vägnätet inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Hastigheten kan dock behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året trots att det kommer att innebära en försämrad tillgänglighet. Med detta beaktar Trafikverket behovet av att underhålla vägar i det så kallade perifera vägnätet, såsom anges i direktivet.

Trafikverket kommer att fortsätta arbeta med att vara mer kostnadseffektiva och genomföra satsningar bland annat inom digitalisering, för att utveckla och kunna erbjuda ett mer kvalitativt vägtransportsystem i framtiden. Det innebär att forskning och utveckling även fortsättningsvis kommer att prioriteras för att möjliggöra ett effektivare underhåll framöver.

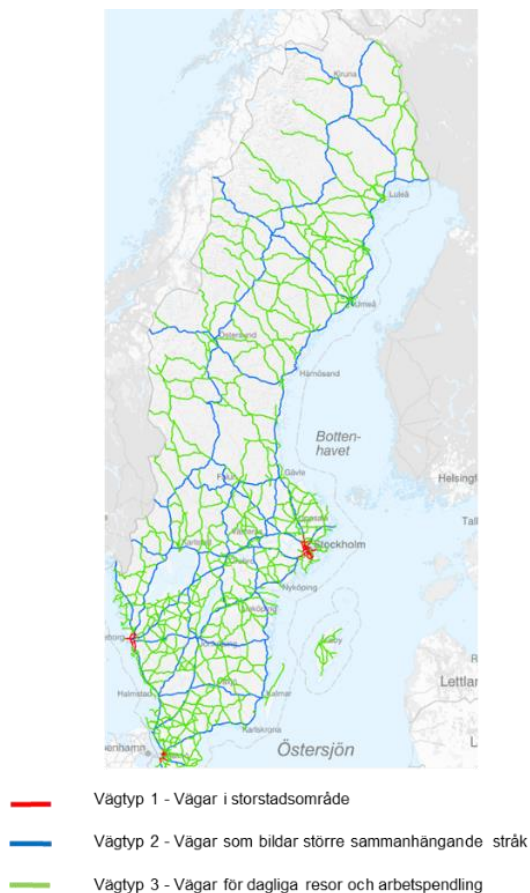
³³ Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:226

6.1.2. Åtgärder och bedömd tillståndsutveckling

Trafikverket har delat in vägnätet i sex vägtyper för att på en strategisk nivå kunna beskriva den funktionalitet och de leveranskvaliteter som ska uppnås under planperioden. Indelningen grundar sig på den roll vägtyperna har i transportsystemet, där indelningen i sig inte är någon prioritering av vägnätet. Vägtyperna används för att beskriva konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna, samt hur prioriteringar vid medelsbrist kommer att påverka olika delar av transportsystemet.

Vägtyperna innefattar hela det statliga vägnätet, och en viss vägsträcka kan endast tillhöra en vägtyp. I tabell 3 redovisas väglängden för respektive vägtyp, samt hur de statliga vägarna fördelar sig procentuellt över vägtyperna. Kartan i figur 26 visar fördelningen över landet av vägtyp 1–3. Det framgår av kartan att vägtyp 1 endast förekommer i Stockholm, Göteborg och Malmö och att vägtyp 2 och vägtyp 3 förekommer i hela landet.

Figur 26 Fördelning av vägtyp 1–3 i Sverige.



Tabell 3 Redovisning av väglängder i kilometer och procentuell fördelning över vägnätet för vägtyperna.

Vägtyp	Benämning av vägtyp	Längd (km)	Procent
Vägtyp 1	Vägar i storstadsområden	480	0,5
Vägtyp 2	Vägar som bildar större sammanhängande stråk	8 000	8,1
Vägtyp 3	Vägar för dagliga resor och arbetspendling	20 000	20,3
Vägtyp 4	Övriga för näringslivet viktiga vägar	29 760	30,2
Vägtyp 5	Vägar som är viktiga för landsbygden	4 230	4,3
Vägtyp 6	Övriga vägar	36 030	36,6
Totalt		98 500	100

Trafikverket har beskrivit det nuvarande tillståndet i anläggningen i det inriktningsunderlag som redovisades till regeringen i november 2020. I inriktningsunderlaget framgår att tillståndet på det statliga vägnätet gradvis har försämrats under en längre tid som en följd av att medelstilldelningen inte har varit i paritet med de ökade behoven. De ökade behoven

beror bland annat på mer komplexa anläggningar, ett växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner som en följd av att de uppnått sin tekniska livslängd, ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter. Tillsammans bidrar det till ett ökat slitage och en negativ tillståndsutveckling på stora delar av vägnätet.

De tilldelade medlen är inte tillräckliga för att vända den negativa tillståndsutvecklingen på vägnätet. Det funktionella tillståndet på vägen (vägytan) som trafikanten möter kommer dock att kunna upprätthållas under början av planperioden för samtliga vägtyper, förutom på *övriga vägar* (vägtyp 6) där det kommer bli en fortsatt försämring som successivt ökar under planperioden.

De föreslagna åtgärderna kommer att bidra till att vägytans tillstånd kan upprätthållas även på längre sikt för vägtyp 1–3 (*vägar i storstadsområden, vägar som bildar större sammanhängande stråk och vägar för dagliga resor och arbetspendling*). Det sker främst via rekonstruktioner av vägunderbyggnaden på de allra sämsta delarna och ett utökat både förebyggande- och avhjälpande belägningsunderhåll. Det funktionella tillståndet på *övriga för näringslivet viktiga vägar* förväntas även kunna upprätthållas med stöd av ett utökat avhjälpande underhåll och positiva synergieffekter från bärighetssatsningen.

En fortsatt satsning på avvattning i förebyggande syfte och ett utökat avhjälpande underhåll kommer att bidra till att vägytans tillstånd blir oförändrad för *vägar som är viktiga för landsbygden* i så stor utsträckning som möjligt. De lågtrafikerade vägarna inom *övriga vägar* (vägtyp 6) kommer dock generellt att få ett successivt försämrat tillstånd under planperioden. Det kommer därför totalt sett bli fler vägar som kommer få en avvikelse mot underhållsstandarden, men vägarna ska inte tillåtas bli så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Hastigheten kan dock behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året.

Under planperioden kommer vägarnas underbyggnad, där tillståndet inte direkt upplevs av trafikanten, långsamt att försämrats för *vägar i storstadsområden, vägar som bildar större sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling*. Nedbrytningen ökar som en följd av att nödvändiga rekonstruktioner av vägunderbyggnaden inte kan prioriteras och att åtgärderna i en del fall kommer att bli mer fokuserade på att upprätthålla det funktionella tillståndet. För *vägar som är viktiga för landsbygden och övriga vägar* kommer en snabbare tillståndsförsämring av underbyggnaden att ske under planperioden. Det kommer även ske en snabbare försämring av underbyggnaden på *övriga för näringslivet viktiga vägar* men bärighetssatsningen bidrar till att försämringen inte blir lika stor som på vägtyp 5 och 6. Utvecklingen kommer att påverka framtida generationer i form av ett växande reinvesteringsbehov.

Nedan följer en redovisning av vägtyperna och förslagets effekter per vägtyp, där bedömningen av effekterna för enskilda vägar med statligt driftbidrag är att de ska ha liknande funktionalitet som för de mest perifera delarna av det statliga vägnätet (vägtyp 6). De namngivna reinvesteringarna är främst kopplade till vägtyp 2.

Vägtyp 1 – Vägar i storstadsområden

Åtgärder som planeras under planperioden bidrar i första hand till att upprätthålla dagens funktionalitet. Det sker exempelvis genom att belägningsåtgärder prioriteras på storstadsvägarna för att upprätthålla en stabil tillståndsutveckling. Viktiga prioriteringar är åtgärder som bidrar till att minska buller och förbättra luftkvaliteten i storstadsområdena samt att underhålla cykelvägar för att bidra till ett ökat aktivt resande.

Flertalet av de komplexa vägtunnlarna i storstäderna är idag 10–15 år gamla, vilket innebär att tekniska installationer och system kräver omfattande reinvesteringar. Under planperioden kommer omställbara skyltar, styrsystem, nödtelefoni, motorvägssystem och brandlarmsystem att bytas ut i de flesta tunnlar. På Essingeleden pågår utbyte av det befintliga motorvägskontrollsystemet som övervakar och styr trafik och trafikinformation, eftersom systemet närmar sig sin tekniska livslängd.

Under planperioden kommer arbetssätt för effektivare underhåll i storstäderna att utvecklas. Det handlar exempelvis om arbetssätt för att planera in tider för underhållsarbeten när sträckor eller körfält ändå är avstängda, och införande av tidsstyrt underhåll på delar där det är svårt och mycket trafikstörande att utföra akut underhåll.

Vägartyp 2 – Vägar som bildar större sammanhängande stråk

En stabil tillståndsutveckling på vägnätet och avvattningsåtgärder i förebyggande syfte prioriteras under planperioden för att upprätthålla dagens funktion. Det kommer att avsättas större resurser än dagens nivå i planen för att åtgärda akuta skador på främst vägtrummor under höga vägbankar på det högtrafikerade vägnätet, vilket bidrar positivt till robusthet och tillgänglighet. Åtgärder som förbättrar kapaciteten till en högre bärighetsklass sker via bärighetssatsningen (avsnitt 6.1.3) som omfattar förstärknings- och framkomlighetsåtgärder på vägnätet.

Flera motorvägar och andra mittseparerade vägar har passerat sin tekniska livslängd, och en större satsning på reinvestering av dessa vägsträckor kan av kostnadsskäl inte prioriteras i planförslaget. Det medför successivt ökade beläggningskostnader under planperioden. I planförslaget prioriteras fem namngivna sträckor där behoven är som allra störst (se Tabell 4 i avsnitt 6.1.4). För att hantera problemet på de övriga prioriterade vägsträckorna kommer punktinsatser på kortare sträckor att utföras där behoven är som störst.

Inom byggnadsverk prioriteras reinvesteringar och underhåll som syftar till att bromsa byggnadsverkens nedbrytningstakt. Flera av de stora broarna med underhållsbehov finns på detta vägnät. Under planperioden planeras flera stora åtgärder som är förhållandevis kostsamma.

Ett annat prioriterat område är att upprätthålla byggd trafiksäkerhetsstandard. Underhåll av vägracken, vägmarkering och vägräffling är åtgärder som prioriteras för att upprätthålla trafiksäkerhetsstandarden.

Vägartyp 3 – Vägar för dagliga resor och arbetspendling

Beläggning och avvattning prioriteras under planperioden för att upprätthålla dagens funktion. Det kommer även att ske mindre kapacitetsförbättringar via bärighetssatsningen. För denna vägartyp är det främst broar som är viktiga för näringslivets transporter som kommer att förstärkas, eftersom bedömningen är att de flesta vägarna klarar en ökad belastning från tyngre fordon.

Det kommer att saknas ekonomiskt utrymme för att återta brister i trum- och dikestillstånd inom denna vägartyp. De mest akuta skadorna på främst vägtrummor under hög vägbank och under mötesseparerade vägar kommer att tas om hand så kostnadseffektivt som möjligt. Åtgärdskostnaden för till exempel ett trumbyte blir avsevärt högre vid en akut åtgärd än om trumbytet kan ske planerat med annan metod, exempelvis med så kallad relining.

Inom byggnadsverk prioriteras reinvesteringar och underhåll som syftar till att bromsa byggnadsverkens nedbrytningstakt. Underhållet av vägbroar utgörs till exempel av utbyte av

brodelar och ommålning, det vill säga åtgärder som styrs av tillståndet på vägbron. Åtgärderna säkerställer att dagens funktion kan upprätthållas under planperioden.

Ett annat prioriterat område är att upprätthålla byggd trafiksäkerhetsstandard, vilket innebär att åtgärder som underhåll av vägräcken, vägmarkeringar och vägräffling prioriteras.

Vägtyp 4 – Övriga för näringslivet viktiga vägar

Denna vägtyp består av både belagda vägar och grusvägar. De planerade underhållsåtgärderna bidrar till att standarden på stora delar av denna vägtyp blir oförändrad. Vissa delar kommer att få en förbättrad standard via bärighetssatsningen. Bärighetsåtgärder kommer att bidra till en kapacitetsförbättring, vilket sker via förstärkningsåtgärder av väg- och brokonstruktioner och andra åtgärder som främjar framkomligheten för tung trafik på vägnätet.

Förebyggande avvattningsåtgärder kommer att prioriteras för att på så vis bidra till att nedbrytningen av vägarna minskar. Det saknas ekonomiskt utrymme för att återta brister i trum- och dikestillstånd. Brister som kan ha stor påverkan på tillståndet i vägsystemet behöver prioriteras, exempelvis akuta skador på vägtrummor under höga vägbankar.

Underhållet av vägbroar utgörs till exempel av utbyte av brodelar och ommålning, det vill säga åtgärder som styrs av tillståndet på vägbron. Underhållsåtgärderna i planen bidrar till att upprätthålla dagens funktion. Bärighetssatsningen kommer att ge positiva synergier för tillståndet på vägbroarna, eftersom flertalet broar kommer att upprustas för att klara den nya belastningen.

Vägtyp 5 – Vägar som är viktiga för landsbygden

Lågtrafikerade vägar som är särskilt viktiga för framkomligheten och tillgängligheten på landsbygden ska prioriteras under planperioden. Tillståndet kommer inte att förbättras under planperioden men detta vägnät kommer att prioriteras bland de lågtrafikerade delarna av vägnätet. Det är främst en ökning av det avhjälpande underhållet som kommer att bidra till att framkomligheten och robustheten ligger på en acceptabel nivå.

Förebyggande avvattningsåtgärder kommer att prioriteras för att på så vis bidra till att nedbrytningen av vägarna minskar.

Vägtyp 6 – Övriga vägar

Prioriteringen av åtgärder kommer att påverka tillståndet för de lågtrafikerade vägarna. Beroende på åtgärd kommer en del vägar att få ett förbättrat tillstånd medan en större del av vägarna får en försämring. Det innebär att risken för mindre störningar och temporära restriktioner kommer att öka på denna del av vägnätet. Där tillståndet försämras behöver det avhjälpande underhållet öka för att säkerställa framkomligheten när störningar uppkommer. Förebyggande avvattningsåtgärder kommer att prioriteras för att bidra till att nedbrytningen av vägarna minskar.

Enskilda vägar

Många enskilda vägar byggdes mellan 1950 och 1970 eller tidigare. Tillståndet och underhållsbehovet på dessa vägar liknar behoven på de allra mest lågtrafikerade statliga vägarna, där behoven för både vägar och broar är stora och kommer att öka i framtiden. I planförslaget föreslås bidraget till enskilda vägar med statsbidrag ligga i paritet med föregående plan, med syftet att det ska gå att upprätthålla en liknande standard som för de mer lågtrafikerade delarna av det statliga vägnätet.

6.1.3. Bärighetssatsning

Bärighetsåtgärder är funktionalitetshöjande åtgärder i vägsystemet som syftar till att vägen ska klara en tyngre belastning och inte riskera en onormalt hög nedbrytningstakt. Framför allt sker det i form av förstärkning av broar eller vägar, men det kan även inkludera åtgärder för att klimatanpassa väganläggningen vilket bland annat innebär att göra den mer robust mot högre vattenflöden och hantera ökade ras- och skredrisker.

Bärighetssatsningen syftar främst till att kunna utvidga BK4-vägnätet men även till att upprätthålla en god framkomlighet året runt för tung trafik och till att klimatanpassa vägnätet. Den totala satsningen på bärighetsåtgärder på vägar är 18,2 miljarder kronor och inriktningen under planperioden är följande.

- **Successiv upplåtelse av ett vägnät för den nya bärighetsklassen BK4**, med tyngdpunkt på *Strategiskt vägnät för tyngre transporter*. Satsningen ska bidra till att de strategiskt utpekade vägarna för tung trafik successivt kan upplåtas för BK4 i hela Sverige. Vidare ska satsningen bidra till att de viktigaste godsstråken för tung trafik, inklusive de viktigaste vägarna för den areella näringen, kan upplåtas för den nya bärighetsklassen.

I planförslaget föreslås därför en satsning på cirka 10,2 miljarder kronor för att anpassa vägnätet så att det klarar den högre belastningen. Målet är att:

- fullfölja nuvarande plan och upplåta uppemot 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet för BK4 till år 2029
- fortsatt satsa på BK4 med målet att kunna upplåta uppemot 80–90 procent av det strategiska vägnätet för tyngre transporter under planperioden.

Satsningen ska baseras på samhällsekonomiska principer och prioriteringen kommer att genomföras i dialog med näringslivet och andra berörda aktörer för att få ut så stora samhällsnyttor som möjligt.

- **Framkomlighet året runt för tung trafik** – en satsning som syftar till att vägarna i så stor utsträckning som möjligt ska vara framkomliga för tung trafik året runt, det vill säga att minska så kallade tillfälliga bärighetsrestriktioner.

I planförslaget föreslås en satsning på cirka 6,5 miljarder kronor. Satsningen förväntas bidra till att upprätthålla en hög tillgänglighet för tyngre trafik året runt. Satsningen motiveras med att klimatpåverkan även fortsättningsvis kommer att bidra till ökade problem med tjällossning och att effekten av ännu tyngre transporter medför en ökad risk för fler restriktioner om inte åtgärder vidtas.

- **Riskreducerande åtgärder i vägsystemet på hela det statliga vägnätet** handlar om förbättringsåtgärder i vägsystemet som genomförs för att öka robustheten i vägtransportsystemet.

I planförslaget föreslås en satsning på cirka 1,5 miljarder kronor för att minska risk- och sårbarheten i vägsystemet som en följd av klimatförändringar. Satsningen syftar till att anpassa infrastrukturen för klimatpåverkan och därmed bidra till högre tillförlitlighet och ökad robusthet i vägsystemet.

6.1.4. Namngivna reinvesteringar

Tabell 4 visar de namngivna reinvesteringarna under planperioden. Reinvesteringar i broar samt utbyte av motorvägskontrollsystem på Essingeleden är pågående åtgärder som slutförs i början av planperioden. Reinvestering i vägsträckor är nya åtgärder som kan påbörjas några år in i planperioden och genomförs på äldre motorvägar och andra mötesseparerade

vägar för att bidra till att kunna behålla en oförändrad funktionalitet på vägnätets högtrafikerade delar. Kostnaden för de fem namngivna vägsträckorna uppgår till cirka 2,7 miljarder kronor. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.³⁴

Reinvesteringarna som prioriteras är på sträckor där det blir onormalt stora underhålls- och trafikantkostnader med att fortsätta att utföra enbart förebyggande underhåll, eller göra punktvisa reinvesteringar. Samtliga reinvesteringar behöver projekteras och för vissa kan även en särskild trafikutredning krävas. I vilken ordning reinvesteringarna utförs kan komma att bero på hur de kan samplaneras med andra pågående objekt.

Tabell 4 Namngivna (>300 miljoner kronor) reinvesteringar på väg.

Vägnr.	Reinvestering	Längdkm	2022–2024	2025–2027	2028–2033
E4	ITS Essingeleden		X		
E4	Bro över Kalix älv vid Kalix		X		
E22	Bro över Helge å Kristianstad		X	X	
222	Skurubroarna		X		
841	Stäketbron		X		
263	Erikssundsbron		X		
E22	Yttre ringvägen Malmö, motorväg (betongväg)	13,5	X	X	
E4	Ölmstad–Huskvarna, motorväg (södergående körriktning)	14,7	X	X	
E4	Östergötland Linköping–Norrköping, motorväg (åtgärd i en körriktning)	26,7		X	X
E6	Getinge–Falkenberg, motorväg (betongväg med körfält i vardera körriktning)	23,3		X	X
E18	Länsgräns–TPL Jakobsberg, motorväg	13,4		X	X

6.1.5. Effekter på leveranskvalitet

I tabell 5 nedan redovisas bidraget från vidmakthållande väg till leveranskvaliteter under planperioden. Effekterna på leveranskvaliteterna är satta utifrån vad som bedömts rimligt att uppnå inom givna ekonomiska ramar.

Under första delen av planperioden kommer nuvarande nivå på leveranskvaliteterna i princip att vara oförändrad. För de mer högtrafikerade vägarna kommer funktionaliteten även att kunna upprätthållas under andra delen av planperioden (gäller vägtyp 1–3). Under andra halvan av planperioden kommer det dock att bli försämringar på vägtyp 4–6. Det

³⁴ Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024. Publikation 2021:081.

innebär att *vägar som är viktiga för landsbygden* och framför allt *övriga vägar* kommer få ett sämre tillstånd och robusthet under andra halvan av planperioden, men till viss del även *övriga för näringslivet viktiga vägar*. Det försämrade tillståndet kommer även att i viss utsträckning påverka kapaciteten, punktligheten och användbarheten på vägtyp 5 och 6, det vill säga *vägar som är viktiga för landsbygden* och *övriga vägar*.

En fortsatt satsning på en ny högre bärighetsklass kommer att bidra till ökad kapacitet på *vägar som bildar större sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling* och *övriga för näringslivet viktiga vägar* under planperioden. Åtgärder för att minska buller, ökat aktivt resande och förbättrad luftkvalitet i framför allt storstäder bidrar positivt till leverans kvaliteten miljö och hälsa.

Trafiksäkerhet är en viktig faktor vid prioritering av underhållsåtgärder och Trafikverket kommer därför fortsatt att upprätthålla en hög nivå på trafiksäkerheten på hela det statliga vägnätet. Det innebär bland annat vinterväghållning och sidoområdesskötsel, liksom skötsel av vägutrustning såsom att säkerställa vilt- och renstängsels funktion för att undvika kollisioner med vilt och renar. Dessutom finns en stor potential att påverka trafiksäkerheten med anpassad vägmarkeringsstandard utifrån nya fordons möjligheter att positionera sig på vägen.

Insatser för att minska utsläppen av växthusgaser görs generellt över vägnätet, eftersom det bland annat kommer att ställas allt hårdare krav vid upphandling av entreprenörer för att minska utsläppen. Trafikverket arbetar även kontinuerligt med energieffektivisering vid val av åtgärd, exempelvis ska klimatkalkyler upprättas i samband med reinvesteringar för att rätt åtgärd ska kunna prioriteras ur ett klimatperspektiv. En satsning på att ersätta en del av Trafikverkets fossildrivna färjor med biodieseldrivna eller elektrifierade kommer att ge positiva climateffekter.

Tabell 5 Utvecklingen av leverans kvaliteter under planperioden jämfört med 2021 års nivå.

Leverans- kvalitet	Vägtyp 1	Vägtyp 2	Vägtyp 3	Vägtyp 4	Vägtyp 5	Vägtyp 6
Robusthet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Något sämre	Något sämre	Sämre
Kapacitet	Oförändrad	Förbättrad	Förbättrad	Förbättrad	Något sämre	Något sämre
Punktlighet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Något sämre
Trafiksäkerhet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Användbarhet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Miljö och hälsa	Något förbättrad	Något förbättrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Klimat ¹						

Notering: ¹ Climateffekter är svårt och inte lämpligt att fördela över vägtyper och geografi.

Robusthet

I tidigare avsnitt framkommer att tillståndet för vägnätet kommer att försämrats över planperioden även om en stor del av funktionaliteten kan hållas oförändrad med hjälp av avhjälpande underhåll. Robustheten kommer att försämrats på *övriga för näringslivet viktiga vägar, vägar som är viktiga för landsbygden* och framför allt på *övriga vägar*. På övriga delar av vägnätet kommer vissa delar att förbättras och andra att försämrats, men överlag är bedömningen att den är oförändrad över planperioden för vägtyp 1–3.

Kapacitet

I storstadsområdena kommer det att ställas krav på effektivare trafikledning och informationshantering för att möta ökade trafikvolymerna och leverera nuvarande kapacitet, samt minimera ofrånkomliga kapacitetsnedsättningar i samband med incidenter och utförandet av underhåll. Det kan bland annat innebära att planerat underhåll kan genomföras under tider på dygnet när trafiken är som lägst.

Under planperioden ska bärigheten förbättras, och prioriterade delar av vägnätet kommer att kunna upplåtas för den högsta bärighetsklassen, BK4. De prioriterade delarna kommer främst att innefatta *vägar som bildar större sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling* och *övriga för näringslivet viktiga vägar*. Vilka prioriterade delar av vägnätet som ska inkluderas i satsningen arbetas fram i dialog med näringslivet och andra berörda parter. *Vägar som är viktiga för landsbygden* och framför allt *övriga vägar* kommer sannolikt att få både fler och större avvikelser mot underhållsstandarden och ökade restriktioner för tung trafik vid extrema väderförhållanden.

Punktlighet

En god förutsägbarhet gällande restider följer av att verksamheten säkerställer funktionen på anläggningar som påverkar res- och transporttider samt anläggningar som leder och informerar trafikanter. Anläggningar som används för att leda och styra trafik återfinns främst i storstadsområden och i vissa större tätorter.

Planen är att förutsägbarheten ska ligga på nuvarande nivå för hela vägnätet under planperioden. Det bygger på att en viss nivå av trafikledning tillhandahålls och att möjligheter till omledning av trafik samt generell standard på vägnätet upprätthålls. Det kommer även att krävas en förbättrad förmåga för trafikstyrning och informationshantering för att klara av att upprätthålla förutsägbarheten i storstadsområden, i takt med att trafiken ökar. Åtgärder i form av mer ”lappa och laga”, avhjälpande underhåll, och åtgärder som säkrar funktionen på kort sikt kommer dock att medföra ökade störningar för trafikanterna.

Trafiksäkerhet

Under planperioden ska trafiksäkerheten i vägsystemet fortsatt ligga på en hög nivå och det systematiska förbättringsarbete ska fortsätta, bland annat när det gäller säkra arbetsplatser och att tillvarata de möjligheter som digitaliseringen bidrar till i förbättringsarbetet.

Den höga trafiksäkerhetsnivån bibehålls genom att anläggningen har rätt funktion, vilket exempelvis kan göras via besiktningsverksamheten eller med hjälp av mer digitala kontrollsystem i komplexa anläggningar. Det kan handla om att säkerställa att delar av anläggningen såsom ren- och viltstängsel, vägräcken och trafikkameror har rätt funktion, men även att rätt åtgärder görs på rätt plats i rätt tid. Digitaliseringen ger möjligheter till förbättrade systemstöd som bidrar till att verksamheten blir effektivare. Exempelvis skulle användningen av realtidsdata i beslutsstödsystemen vid halkbekämpning kunna minska antalet olyckor.

Användbarhet

Planförslaget bidrar till att användbarheten blir oförändrad på större delen av vägnätet över planperioden. Användbarheten påverkas av tillståndet på de anläggningar som används av specifika kundgrupper, och målet över planperioden är att bevara dessa anläggningar på dagens nivå. Det kommer dock att ske vissa försämringar på de lägst trafikerade delarna av vägtyp 6, där exempelvis åtgärder i sidoområden och utbyte av skyltar kan komma att förskjutas över tid.

Det finns även en ambition att höja drift- och underhållsstandarden på begränsade delar av cykelvägnätet för att bidra till ökad cykling. Satsningen kommer ske på delar där det är samhällsekonomiskt lönsamt med en standardhöjning och i vissa fall i samband med andra satsningar på cykelvägar, såsom förbättringar och nybyggnation.

Miljö och hälsa

Inom miljöområdet kommer Trafikverket att fortsätta vårda de miljötillgångar, som sjöar och vattendrag, artrika vägkanter, alléer med mera som finns och bidra till att de externa effekterna från vägtransportsystemet på miljö och hälsa ligger inom ramen för de riktlinjer som är angivna.

Det finns dock en viss eftersläpning även för underhållet av miljötillgångar. Trafikverket kommer att systematiskt kartlägga dem med ambitionen att kunna återta en viss del av de brister som finns. En satsning på att upprätthålla en biologisk mångfald kommer vara ett sådant prioriterat område. Satsningen riktar sig speciellt till att hantera invasiva arter som påverkar den biologiska mångfalden inom vägområdet.

Klimat

Inom klimatområdet satsar Trafikverket på att minska utsläppen från verksamheten, bland annat genom att satsa på avvattningsåtgärder på väg som bidrar till längre åtgärdsintervaller, krav i upphandlingar exempelvis vad gäller utsläpp från entreprenadmaskiner och återvinning av material. Generellt arbetar Trafikverket även kontinuerligt med energieffektivisering vid val av åtgärd, till exempel ska klimatkalkyler upprättas i samband med reinvesteringar för att rätt åtgärd ska kunna prioriteras ur ett klimatperspektiv. En stor del av den forskning som bedrivs syftar till att transportsystemet ska kunna bidra till att klimatmålen uppnås.

Trafikverkets färjerederi släpper årligen ut cirka 33 000 ton koldioxid på de leder som ingår i det statliga uppdraget. I relation till transportsektorns totala utsläpp är denna del liten, men om Sverige ska vara klimatneutralt år 2045 behöver utsläppen minska för färjeverksamheten på längre sikt. En satsning på cirka 1 miljard kronor under planperioden för att påbörja ersättning av Trafikverkets fossildrivna färjor med biodieseldrivna färjor och elektrifiering kommer att ge positiva klimateffekter. Det kommer att krävas en fortsatt satsning i framtiden för att nå målet, vilket behöver hanteras i kommande planrevideringar.

Under planperioden ska i första hand dagens standard upprätthållas i hela vägsystemet. Det säkerställs via tydliga skötselbeskrivningar och ett mer systematiskt uppföljningsarbete. I framför allt storstadsområden och större tätorter finns en potential att förbättra såväl miljön som hälsan, genom att bidra till att minska buller och förbättra luftkvalitet. En fortsatt satsning på underhållet av cykelvägar, längs de statliga vägarna, som används året om för att bidra till ett aktivt resande kommer även prioriteras. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid. Exempel på frekvent använda cykelvägar är i anslutning till storstäder och på universitets- och högskoleorter. Vid planering av underhållsåtgärder ska förbättrad

luftkvalitet och funktionaliteten på bullerreducerande egenskaper i större tätorter prioriteras.

6.1.6. Samhällsekonomiska effekter

De samhällsekonomiska beräkningarna för väg är uppdelade i tre delar: belagd väg, byggnadsverk och bärighetshöjande åtgärder. Effektbedömningarna för vägunderhåll omfattar emellertid inte hela Trafikverkets anslag för vägunderhåll. Effektbedömningar för att värdera underhållsinsatser i exempelvis infrastrukturen, vägutrustning och sidoområden saknas. För byggnadsverk är beräkningarna uppbyggda utifrån att en jämförelse görs mellan en optimal strategi ur ett livscykelperspektiv och en alternativ strategi där åtgärden förskjuts i tid.

De samhällsekonomiska kalkylerna för belagd väg visar på att planförslagets åtgärder för det belagda vägnätet är samhällsekonomiskt lönsamt. Kalkylerna visar även att samhällsnyttan skulle bli högre om dagens tillstånd skulle vara oförändrat under planperioden. Det skulle dock inte nödvändigtvis ge lika hög avkastning per satsad krona, eftersom det främst är åtgärder på lägre trafikerade delar av vägnätet som tillkommer. Vidare visar kalkylerna att en högre reinvesteringarnivå på broar skulle ge en högre samhällsnytta, främst som en följd av att åtgärderna blir mer långsiktigt hållbara och kostnadseffektiva. Varje ytterligare skattekrona som läggs på en optimal underhållsstrategi ur ett livscykelperspektiv skulle ge nyttor som uppgår till 1,44 kronor.³⁵ Slutligen finns det även tidigare samhällsekonomiska analyser som nyttjats för de delar av bärighetsanslaget som är relaterade till BK4. De tidigare analyserna indikerade att en utbyggnad av hela det tidigare BK1-vägnätet skulle ge tillbaka 2,5 kronor per satsad skattekrona.

6.1.7. Övriga effekter

Förslaget grundar sig på samhällsekonomiska principer där de mer högt trafikerade delarna med den allra största delen av trafikarbetet prioriteras, och ambitionen med planen är att kunna behålla standarden på dessa delar av vägnätet (vägtyp 1–3). Ambitionen är även att kunna leverera en acceptabel standard på det mer perifera vägnätet för att göra det möjligt att bo och leva i hela landet. Utgångspunkten är att tillståndet ska vara sådant att lätt trafik ska fungera även på de mest perifera delarna av vägnätet men att hastigheten kan behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året.

Det är inte bara personresorna som ska fungera i hela landet. Det är också viktigt att näringslivets transporter fungerar effektivt för landets möjlighet till en fortsatt utveckling och tillväxt och därmed för att stärka Sveriges konkurrenskraft. Bärighetssatsningen kommer att bidra till en ökad kapacitet och robusthet i vägsystemet som en följd av att en allt större del av vägnätet klimatanpassas och får en högre bärighet. Det sker även en ökad satsning på att tunga transporter ska kunna framföras på vägnätet året runt. Ambitionen är att åtminstone kunna upprätthålla dagens nivå på framkomlighet, trots den påverkan klimatförändringarna har på vägnätet med allt fler och längre tjällossningsperioder.

Den sociala dimensionen av hållbarhetsmålet innebär att väg- och järnvägssystemet ska vara tillgängligt. Underhållsverksamheten prioriterar detta genom att säkerställa en viss funktionalitet i hela systemet. Det innebär att upprätthålla funktionaliteten på allt från det mest högt trafikerade nätet till gång- och cykelvägar. Det är framför allt kritiskt vintertid där det är viktigt med en effektiv snöröjning, speciellt vid bytespunkter i systemet, det vill säga stationer, busshållplatser, cykelvägar till och från stationshus och färjeterminaler med mera.

³⁵ Observera att detta inte är en nettonuvärdeskvot, den går alltså inte att jämföra med NNK för övriga teknikslag.

Trafikverket strävar även efter att arbeta ekonomiskt hållbart men generellt kommer andelen avhjälpande underhåll att öka under planperioden för att i så hög utsträckning som möjligt klara av att leverera den funktionalitet som efterfrågas. Ambitionen är dock att de allra mest akuta reinvesteringsbehoven på högt trafikerade delar av vägnätet kommer att omhändertas. Generellt kommer dock planen att bidra till mer kortsiktiga åtgärder som är mindre optimala ur ett livscykelperspektiv, med följden att behoven för vidmakthållande på väg successivt kommer att öka. De förväntade effekterna från digitaliseringens möjligheter och uppbyggnaden av en så kallad digital tvilling kommer att bidra till ett framtida underhåll som är mer effektivt, kvalitativt och träffsäkert. Det är en stor utmaning att bygga upp den verksamheten och säkerställa att de positiva effekterna kan realiseras så snabbt som möjligt.

6.1.8. Ekonomisk sammanställning

Tabell 6 visar den ekonomiska sammanställningen för vidmakthållande av väg under perioden 2022 – 2033.

Tabell 6 Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande av väg under perioden 2022–2033. Miljoner kronor.

	Väg- anläggningar	IT	Trafik- ledning	Färja	Övrigt	Summa	Ramar
Drift och underhåll av vägar, varav:							
<i>Reinvestering</i>	18 000					18 000	
<i>Underhåll</i>	111 500	800				112 300	
<i>Övriga kostnader inom underhållsverksamheten</i>					7 600	7 600	
<i>Drift</i>	3 300	5 100	3 600	11 200		23 200	
Forskning och innovation						2 300	
Bärrighet och tjälsäkring av vägar						18 200	
Bidrag för drift till enskilda vägar						14 000	
Civil beredskap					1 400	1 400	
Totalt						197 000	

Väganläggningen

På väganläggningar utförs reinvesteringar, det vill säga utbyten eller upprustning av väganläggningen där syftet är att återställa eller vidmakthålla anläggningens funktion. Utöver själva produktionskostnaderna ingår även andra kostnader som kan hänföras direkt till den enskilda reinvesteringen, exempelvis projekteringskostnader och kostnader för byggledning.

I underhåll ingår förebyggande och avhjälpande underhållsåtgärder samt övrig skötsel av anläggningen som exempelvis supportavtal, larmavtal, städning av rastplatser och bevakning. Till förebyggande underhållsåtgärder räknas även besiktningar och

tillståndsmätningar. I kostnaden ingår åtgärder som utförs i Trafikverkets roll som beställare av underhållsåtgärder såsom upphandling, kontraktstyrning, byggledning och leveransuppföljning.

Drift av väganläggningen avser tekniska, administrativa och styrande åtgärder i anläggningen som inte är underhållsåtgärder utan en direkt del i leveransen av vägförbindelser. Exempel på sådan verksamhet är elförsörjning, tele- och radiokommunikation och teletransmission. Där ingår också reglering av broar.

Civil beredskap är i ett uppbyggnadsskede utifrån riktlinjer i totalförsvarspropositionen (prop. 2020/21:30). Den verksamhet kopplad till krisberedskap och höjd beredskap som är relaterad till vidmakthållande av väg omfattar åtgärder för 1,4 miljarder kronor för planperioden. I detta innefattas bland annat förstärkning av informationssäkerhet, bemanning av beredskapsverksamheten, beredskaps- och kontinuitetsplanering, fysisk säkerhet, utbildning och övning samt beredskapsmaterial.

It-anläggningen

Kostnader för it-anläggningen innefattar underhåll och den operativa driften av it-infrastrukturen för vägsystemet inklusive drift och förvaltning av it-miljöer, teknikutrymmen, kommunikations- och radionät, utrustning i trafikledningscentraler samt verksamhetsutveckling.

Trafikledning

I kostnaden för trafikledning ingår den operativa driften av trafikledningscentraler, förvaltning, tillhandahållandet av öppna data samt verksamhetsutveckling.

Färja

Kostnader för färjeverksamheten innefattar drift och underhåll av färjor och färjelägen, räntor och amorteringar för nyinvesteringar och konverteringar.

Övrigt

De övriga kostnaderna inom underhållsverksamheten är kostnader som är direkt hänförliga till att förvalta väganläggningen men som inte är direkta underhållsåtgärder, exempelvis förvaltning av informationssystem, analyser och prioriteringar, strategier, miljöstöd, handläggning av ledningsärenden samt utveckling, standardisering och normering av underhåll och vägnätet.

6.2. Vidmakthållande av järnvägar

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet som består av cirka 14 200 kilometer spår och cirka 11 000 spårväxlar, där cirka 84 procent av spåren är elektrifierade. Det finns även cirka 4 550 järnvägsbroar, 7 000 plankorsningar med tillhörande vägskyddsanordningar och över 500 stationer längs det statliga järnvägsnätet. Järnvägssystemet innefattar även elkraftsystem, tunnlar, signalställverk, it- och telekominfrastruktur samt system för trafik- och driftledning som kräver drift och underhåll.

Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att hela systemet är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikerats idag även kan trafikerats i framtiden. Trafikverkets långsiktiga mål är att ur ett livscykelkostnadsperspektiv skapa rätt kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll och att styra mot en ökad andel förebyggande underhåll.

Inriktningen syftar även till att återta en del av det eftersatta underhållet på några av de högst trafikerade delarna av anläggningen. Det handlar om att öka robustheten och säkerställa en hög funktionalitet för de fyra särskilt utpekade transportflödena: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen). Dessa är utvalda i branschsamverkan som några av Sveriges viktigaste transportflöden.

I inriktningsunderlaget som rapporterades till regeringen beskriver Trafikverket det nuvarande tillståndet i anläggningen och konstaterar att järnvägsanläggningens tillstånd sammantaget under lång tid har försämrats. Försämringen beror på att den anläggningsmassa som har uppnått sin tekniska livslängd inte har kunnat återställas i tillräcklig takt.

Trafikverket arbetar med att förlänga den funktionella livslängden och kan göra det genom att förbättra kunskapen om anläggningens nedbrytning. I kombination med exempelvis automatisering av tillståndsovervakning och tillståndsanalyser, kommer Trafikverket att kunna bli mera träffsäkert i valet mellan förebyggande åtgärder, mindre utbyten, reparationer och större reinvesteringar. Utbytesbehovet är dock stort inom flera teknikslag och ökar framför allt mot slutet av planperioden. Som exempel kan nämnas att Trafikverket i regeringsuppdraget om översyn av ERTMS anger att fibernätet behöver uppdateras. Det handlar dels om att ersätta befintlig fiber som passerat sin tekniska livslängd, dels om att utöka den nuvarande omfattningen. I de fall utbyte av befintlig fiber krävs i snabbare takt än vad utrullningen av ERTMS kräver, kan det betraktas som ett vidmakthållande.

Under planperioden kommer järnvägssystemet att växa i och med att ett antal järnvägsanläggningar tas i bruk. Exempel på tillkommande anläggningar är Varbergstunneln (dubbelspår), Ängelholm–Maria (dubbelspår), Hallsberg–Degerön (dubbelspår), Värnamo–Jönköping/Nässjö och Lund (Högevall)–Flackarp.

De tillkommande anläggningarna beräknas generera drift- och underhållskostnader på cirka 1 miljard kronor under planperioden. De tillkommande anläggningarna påverkar dock inte reinvesteringsbehovet under planperioden. Däremot medför de en ökning av drift- och underhållskostnaderna, både för att anläggningsmassan ökar och för att nya anläggningar oftast medför mer komplexa tekniska lösningar med kortare livslängd.

6.2.1. Prioriteringsprinciper

Åtgärdsplanen för vidmakthållande av järnväg är framtagen på samhällsekonomiska grunder och utifrån att infrastrukturen ska förvaltas på ett långsiktigt hållbart sätt. De prioriteringsgrunder som Trafikverket följer inom underhållsverksamheten under kommande planperiod utgår anläggningens användning och funktion i järnvägssystemet vilket reflekteras i de prioriterade transportflödena och bantyperna³⁶. Bantyperna beskrivs i avsnitt 6.2.3.

Särskilda principer vid prioritering av underhålls- och reinvesteringsåtgärder vid medelsbrist för järnvägssystemet är följande:

- Grundläggande funktioner för framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet och miljö ska säkerställas för hela det statliga järnvägsnätet.

³⁶ Trafikverket har åtta olika bantyper, varav två är olika typer av bangårdar. För en närmare beskrivning, se Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:226.

- Satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer för att öka anläggningens livslängd och minska reinvesteringsbehovet.

Under planperioden gäller följande prioritering:

- Fortsatt satsning på de fyra särskilt utpekade transportflödena för att öka robustheten, med fortsatt fokus på i första hand Malmбанan men även norra godsflödet Hallsberg–Luleå i slutet på planperioden.
- Dagens funktionalitet upprätthålls på de ytterligare tio utpekade transportflödena samt banor i storstadsområden, banor som bildar större sammanhängande stråk och banor med omfattande godstransporter och resandetraфик. På dessa flöden ligger fokus på att upprätthålla dagens hastighet och bärighet.
- För banor för dagliga resor och arbetspendling och övriga för näringslivet viktiga banor kan det förekomma temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar. Fokus ligger på nödvändigt underhåll för att säkerställa grundläggande funktionalitet.
- För rangerbangårdar är ambitionen att upprätthålla dagens funktion i Hallsberg och Malmö samt att återställa funktionen på Sävenäs. För övriga rangerbangårdar avser Trafikverket att ta fram underlag inför kommande planrevidering.
- Namngivna reinvesteringar under första halvan av planperioden ska genomföras om det inte finns särskilda skäl som talar emot. Reinvesteringar under andra halvan av planperioden kan komma att omprioriteras.

6.2.2. Åtgärder och bedömd tillståndsutveckling

Inom ramen för branschsamverkan har fjorton transportflöden med både person- och godstrafik pekats ut som viktiga. Av dessa transportflöden har de fyra som redovisas i figur 27 pekats ut som särskilt samhällsekonomiskt viktiga:

- Luleå–Boden–Riksgränsen
- Hallsberg–Luleå
- Stockholm–Göteborg
- Stockholm–Malmö.

I de fyra prioriterade *transportflödena* finns banor i storstadsområden (bantyp 1), banor som bildar större sammanhängande stråk (bantyp 2) och banor med omfattande godstransporter och resandetraфик (bantyp 3).

Den bedömda tillståndsutvecklingen till följd av åtgärderna på de fyra särskilt utpekade transportflödena och bantyp 1–6 beskrivs nedan. Övriga transportflöden beskrivs i underlagsrapporten om vidmakthållande.

Figur 27 Prioriterade transportflöden



Luleå–Boden–Riksgränsen

I dag finns ett eftersatt underhåll längs stora delar av sträckan. Mellan Gällivare och Kiruna trafikeras anläggningen med en trafiklast som högre än vad den en gång dimensionerades för, vilket riskerar att påverka banans robusthet och kapacitet då nedbrytningen av anläggningen sker betydligt snabbare än beräknat. Kontaktledningsstolparna är idag cirka 100 år gamla och kontaktledningshängerverket cirka 25 år, och det finns ett stort behov av upprustning.

De satsningar som planeras under planperioden är spår- och växelbyten på Malmbanan, sträckorna Boden–Harträsk och Gällivare–Råtsi, samt kontaktledningsupprustning på sträckorna Boden–Murjek och Murjek–Gällivare. Även vilt- och renstängsel samt bergunderhåll i bergskärningar är planerade. Broarna på Malmbanan belastas med en trafiklast som är högre än vad de en gång dimensionerades för. Nya beräkningar visar dock att de klarar dagens trafiklast. Ett tiotal broar kommer att bytas ut och ett antal förstärkningsåtgärder kommer att utföras på befintliga broar under perioden. Mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS.

Hallsberg–Luleå

Underhållet av banöverbyggnaden är eftersatt, vilket medför försämrad robusthet och inskränkningar i trafiken. Åtgärdsbehovet är också stort för elsystemet på Stambanan genom Övre Norrland. Det förekommer driftstörningar och ett betydande antal fel och merförseningar³⁷ är orsakade av elsystemet.

De satsningar som planeras under planperioden är kontaktledningsupprustning på sträckorna Hallsberg–Frövi, Långsele–Vännäs och Bräcke–Långsele samt underhåll av bergskärningar och riktade spårväxelbyten. Förutom underhåll kommer ett antal av broarna på sträckan att bytas ut för att dagens funktion och robusthet ska vara oförändrad.

Mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS, vilket planeras ske efter denna planperiod. Den åldrande signalanläggningen och eventuella förseningar i införandet av ERTMS medför en ökad risk för driftstörningar under den andra halvan av perioden.

Stockholm–Göteborg

Med tidigare satsningar har stora reinvesteringar utförts och planperioden kan påbörjas utan några hastighetsnedsättningar på detta flöde, men det finns brister kring Göteborgs närområde när det gäller spår och växlar.

De satsningar som planeras under planperioden är riktade spårväxelbyten som genomförs på flera områden längs transportflödet samt kontaktledningsupprustning mellan Falköping–Olskroken, Järna–Sköldinge och Hallsberg–Sköldinge samt bergrensning och förstärkning i bergskärningar. Station Stockholms södra har ett stort reinvesteringsbehov inom byggnadsverk, där åtgärder på stationen och anslutande tunnlar planeras. De många planerade och prioriterade åtgärderna längs flödet medför att det finns en risk att det kan bli svårt att få tillräckligt mycket tider i spår för utförande utan att kapaciteten påverkas i allt för stor omfattning.

Mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS, som förväntas starta på sträckan under senare delen av planperioden. Den

³⁷ Merförseningar är förseningar över toleransnivåerna 5 minuter för persontrafik och 15 minuter för godstrafik.

åldrande signalanläggningen och eventuella förseningar i införandet av ERTMS medför en ökad risk för driftstörningar under den andra halvan av perioden.

Stockholm–Malmö

Med tidigare satsningar har stora reinvesteringar utförts och planperioden kan påbörjas utan några hastighetsnedsättningar på detta flöde, men det finns brister som kan påverka robustheten. De reinvesteringar som har gjorts och som kommer att genomföras under planperioden för spår och spårväxlar har inriktningen att säkerställa den långsiktiga funktionaliteten och robustheten.

De satsningar som görs under planperioden på det utpekade transportflödet, är exempelvis kontaktledningsupprustning Älmhult–Hässleholm och Katrineholm–Åby–Mjölby; ett antal broar kommer att bytas ut eller byggas om, och dessutom utförs bergunderhåll, såsom bergrensning och förstärkning i bergskärningar.

Mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS, som förväntas starta på sträckan under andra halvan av planperioden. Den åldrande signalanläggningen och eventuella förseningar i införandet av ERTMS medför en ökad risk för driftstörningar under den andra halvan av perioden.

6.2.3. Effekt per bantyp

Järnvägen är indelad i åtta bantyper där bantyp 7 och 8 är någon form av bangårdar. Övriga sex bantyper redovisas i tabell 7. Tillståndet på bantyperna är varierande men det som gäller för alla bantyper är att genom en mix av basunderhåll, förstärkt underhåll och reinvesteringar kommer ambitionen vara att kunna tillhandahålla en grundläggande funktionalitet (framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet, miljö) i järnvägssystemet.

Tabell 7 Redovisning av längden respektive andelen för trafikverkets bantyper, exklusive rangerbangårdar och övriga bangårdar.

Bantyp	Benämning av bantyp	Längd (spår-km)	Procent
1	Banor i storstadsområden	1 405	10
2	Banor som bildar större sammanhängande stråk	4 313	30
3	Banor med omfattande godstransporter och resandetrafik	4 534	31
4	Banor för dagliga resor och arbetspendling	2 020	14
5	Övriga för näringslivet viktiga banor	1 463	10
6	Banor med ringa eller ingen trafik	311	2

De bantyper som ingår i något av de fyra särskilt utpekade transportflödena kommer under planperioden att få ett förbättrat tekniskt tillstånd vilket bidrar till en generellt sett förbättrad robusthet. Detta sker genom satsningar för att återställa det eftersatta underhållet och fortsätta ta hand om resterande anläggning som uppnår sin livslängd under perioden. Många banor som tillhör bantyp 1–3 ingår i dessa flöden, där de stora delarna återfinns inom bantyp 2 och 3. Övriga banor inom bantyp 1–3 kommer att tas om hand genom en mix av reinvesteringar och förstärkt underhåll för att banornas robusthet och punktlighet ska förbli oförändrad. Under slutet av planperioden kommer en större del av anläggningen att uppnå sin tekniska livslängd än vad som kan omhändertas, och det

kommer att finnas viss risk för kortvariga driftstörningar. Tillståndet förväntas vara bättre eller oförändrat efter planperioden.

För bantyp 4 och 5 och för bangårdar är tillståndet varierande. Vissa banor är i relativt bra skick, medan andra har hastighets- och bärighetsnedsättningar eller risk för sådana. Vissa av hastighetsnedsättningarna kommer att kunna åtgärdas i början av planperioden. Majoriteten av de reinvesteringar som görs under perioden kommer dock att ha inriktningen att säkerställa funktionaliteten på omledningsbanor för att upprätthålla redundansen i järnvägssystemet. Grundläggande funktionalitet kommer att säkerställas genom att så långt det är möjligt satsa på avhjälpande underhåll och förstärkt underhåll med syfte att förlänga livslängden på äldre delar av anläggningen.

Nedan följer en redovisning av förslagets effekter per bantyp. Bedömningen är att bantyp 1–3 kommer att få ett förbättrat tillstånd under planperioden. Bantyp 4 och 5 kommer att få ett försämrat tekniskt tillstånd med följd att risken för temporära effekter på trafiken ökar på vissa banor. För bantyp 6 kan inte grundläggande funktionalitet säkerställas, men för tillfället trafikeras inte dessa banor.

Bantyp 1 – Banor i storstadsområden. De flesta banorna i storstadsområdena är redan i början av planperioden i relativt bra skick. För de delar av bantypen som ingår i de fyra särskilt utpekade transportflödena är inriktningen att fortsätta återställa funktionaliteten. För de delar av bantyp 1 som ingår i de övriga tio utpekade transportflödena kommer Trafikverket att verka för att upprätthålla funktionaliteten.

Bantyp 2 – Banor som bildar större sammanhängande stråk. De flesta banorna är redan i början av planperioden i relativt bra skick. För de banor som ingår i de fyra särskilt utpekade transportflödena är inriktningen att fortsätta återställa funktionaliteten genom omfattande utbyten, vilket bidrar till en ökad robusthet och punktlighet. För övriga delar av bantyp 2 kommer Trafikverket under första delen av planperioden att verka för att upprätthålla statusen, och under perioden 2026–2033 kommer fokus att vara att minska risken för störningar i trafiken och därmed kunna bibehålla den funktionaliteten.

Bantyp 3 – Banor med omfattande godstransporter och resandetrafik. Flera banor har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. För de banor inom bantyp 3 som ingår i de fyra särskilt utpekade transportflödena är inriktningen att satsa på att återställa tillståndet och därmed öka robustheten.

För övriga delar av bantyp 3 kommer Trafikverket under första delen av planperioden att verka för att bibehålla funktionaliteten och under senare delen av perioden kommer fokus att vara på att omhänderta eventuella risker för påverkan på trafiken. Under senare delen av planperioden finns risk för en mindre påverkan på trafiken på övriga banor av bantyp 3, eftersom en allt större andel av anläggningsmassan börjar uppnå sin tekniska livslängd.

Bantyp 4 – Banor för dagliga resor och arbetspendling. Många av banorna har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. Utöver ett fåtal reinvesteringar på omledningsbanor är inriktningen att satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer och avhjälpande underhåll för att öka anläggningens livslängd och skjuta större åtgärder på framtiden. Förväntade effekter är att robustheten försämrats och det finns en ökad risk för påverkan på trafiken och temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar, framför allt på de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 5 – Övriga för näringslivet viktiga banor. De flesta banorna har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. Utöver ett fåtal reinvesteringar är inriktningen att vårda banorna och satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och

reparationer för att öka anläggningens livslängd och minska reinvesteringsbehovet. Förväntade effekter är att robustheten försämras, och det finns en ökad risk för påverkan på trafiken och temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar på vissa av de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 6 – Banor med ringa eller ingen trafik. Banor med ringa eller ingen trafik prioriteras inte om inga särskilda skäl föreligger, eftersom de i princip är ofrafikerade delar av anläggningen. En ökad risk finns för temporära hastighetsnedsättningar på de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 7 – Rangerbangårdar. Bangårdarna inom denna kategori har generellt ett stort eftersatt underhåll. Ambitionen är att upprätthålla dagens funktion på Hallsberg och Malmö samt att återställa funktionen på Sävenäs (en upprustning ingår som en reinvesteringsåtgärd i planförslaget). För övriga rangerbangårdar avser Trafikverket att ta fram en utredning som underlag för kommande planrevidering.

Bantyp 8 – Övriga bangårdar. Bangårdarna inom denna kategori har generellt ett stort eftersatt underhåll och här kommer grundläggande funktionalitet att upprätthållas.

6.2.4. Namngivna reinvesteringar

Merparten av de planerade reinvesteringarna, cirka 90 procent, uppgår till strax under 100 miljoner kronor. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.³⁸ I tabell 8 redovisas större planerade reinvesteringar med en bedömd kostnad på över 300 miljoner kronor. Reinvesteringar i tabell 8 som är angivna under planperiodens andra hälft är preliminära och kan komma att omprioriteras.

³⁸ Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024. Publikation 2021:081.

Tabell 8 Större (> 300 miljoner kronor) namngivna reinvesteringar på järnväg.

Stråk		Reinvestering	2022-2025	2026-2029	2030-2033
Bohusbanan	Uddevalla–Strömstad	Kontaktledning		X	X
Dalabanan	Uppsala–Sala–Avesta/Krylbo	Spår- och växelbyte	X	X	
Dalabanan	Uppsala–Avesta/Krylbo	Kontaktledning	X	X	
Dalabanan	Siljansbanan	Kontaktledning	X	X	
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Frövi	Kontaktledning		X	X
Godsstråket genom Bergslagen	Örebro–Frövi	Spår- och växelbyte	X		
Göteborg	Sävenäs	Rangerbangård	X	X	
Jönköpingsbanan	Falköping–Nässjö	Kontaktledning		X	X
Kust till kustbanan	Hillared–Hestra	Spår- och växelbyte		X	X
Malmbanan	Boden–Harrträsk	Spår- och växelbyte		X	
Malmbanan	Gällivare–Råtsi	Spår- och växelbyte		X	
Malmbanan	Boden–Murjek, Murjek–Gällivare,	Kontaktledning		X	X
Mälarbanan	Västerås–Kungsängen	Signalställverk		X	X
Mälarbanan	Frövi–Köping, Hovsta–Jädersbruk	Signalställverk		X	X
Mälarbanan	Tillberga–Jädersbruk, Eskilstuna–Kolbäck	Spår- och växelbyte	X	X	
Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Åmål–Mellerud	Spår- och växelbyte			X
Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Åmål–Kil	Kontaktledning			X
Piteåbanan, Skelleftebanan	Piteå- och Skelleftebanan	Spårbyte	X		
Stambanan genom Övre Norrland	Stambanan genom Övre Norrland	Kontaktledning		X	X
Stambanan genom Övre Norrland	Vännäs–Boden S	Kontaktledning			X
Stambanan genom Övre Norrland	Bräcke–Långsele	Kontaktledning	X	X	
Stångådals- och Tjustbanorna	Linköping–Västervik, Bjärka-Säby–Rimforsa	Radioblockerings-system	X	X	
Södra stambanan	Katrineholm–Åby–Mjölby	Kontaktledning		X	X
Södra stambanan	Älmhult–Hässleholm	Kontaktledning	X		
Värmlandsbanan	Laxå–Kil	Spår- och växelbyte	X		
Västra stambanan	Alingsås–Olskroken	Kontaktledning	X	X	
Västra stambanan	Falköping–Alingsås	Kontaktledning		X	X
Västra stambanan	Järna–Sköldinge	Kontaktledning		X	X
Västra stambanan	Hallsberg–Sköldinge	Kontaktledning			X
Ådalsbanan	Västeråsby–Långsele	Spårbyte	X		
Älvsborgsbanan	Vänersborg Trollhätte kanal	Brobyte	X		

6.2.5. Effekter på leveranskvalitet

Effekterna på leveranskvaliteterna bedöms på basis av utvecklingen hos olika tillståndsindikatorer och är satta utifrån vad som bedömts rimligt att uppnå inom givna ekonomiska ramar. Exempel på sådana indikatorer är funktionellt tillstånd och teknisk livslängd på nyckelkomponenter som har stor påverkan på framför allt robustheten, som i sin tur ger effekt på övriga leveranskvaliteter.

Under planperioden kommer nuvarande nivå på leveranskvaliteterna i princip att kunna upprätthållas för bantyp 1. För bantyp 2 och 3 kommer satsningarna på de fyra utpekade transportflödena att generera förbättrad robusthet, kapacitet och punktlighet. Bantyp 4–6 kommer att få ett sämre tillstånd, vilket påverkar robustheten och därmed kapaciteten och punktligheten i olika omfattning beroende på tillståndet på banorna.

Trafikverket kommer att fortsätta att förebygga, upptäcka och åtgärda säkerhetsbrister i järnvägsanläggningen, och därmed bidra till att leverera en hög säkerhetsnivå på samtliga bantyper. Åtgärder för att leverera en fortsatt god nivå på användbarhet, miljö och hälsa görs över hela järnvägsnätet genom att bland annat tillgodose tillgängligheten till järnvägsanläggningen för specifika kundgrupper samt fortsätta att vårda de miljötillgångar som finns. I tabell 9 nedan redovisas underhållets bidrag till järnvägssystemets leveranskvaliteter under planperioden.

Tabell 9 Utveckling av leveranskvaliteterna under planperioden, jämfört med 2021 års nivå.

Leverans-kvalitet	Bantyp 1	Bantyp 2	Bantyp 3	Bantyp 4	Bantyp 5	Bantyp 6
Robusthet	Oförändrad	Förbättrad	Något förbättrad	Något sämre	Sämre	Något sämre
Kapacitet	Oförändrad	Förbättrad	Något förbättrad	Något sämre	Något sämre	Oförändrad
Punktlighet	Oförändrad	Förbättrad	Något förbättrad	Något sämre	Något sämre	Oförändrad
Trafiksäkerhet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Användbarhet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Något sämre	Oförändrad
Miljö och hälsa	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Klimat						

Notering: Klimateffekter är inte lämpliga att fördela över bantyper och geografi

Robusthet

Planperioden innehåller satsningar på de fyra särskilt utpekade transportflödena, vilka främst ingår i bantyp 1–3. Ambitionen är att återställa banorna till beslutad standard med en fortsatt satsning på Malmбанan och Luleå–Hallsberg under andra delen av planperioden. Sammantaget ska satsningarna bidra till en förbättrad robusthet med mindre risk för störningar. För de banor inom typ 1–3 som inte ingår i något av de särskilt utpekade flödena kommer nuvarande robusthet att kunna upprätthållas under planperioden.

Inriktningen i planen innebär att lägre trafikerade banor inom bantyp 4 och 5 kan få en försämrad robusthet med temporära nedsättningar i funktionaliteten som en följd av en försämrad tillståndsutveckling. Bantyp 6 består i princip av ofrafikerade banor som inte kommer att prioriteras, och i princip samtliga av dessa banor kommer att få en något försämrad robusthet under perioden.

Kapacitet

Trafikverket har i dagsläget inte några hastighetsnedsättningar på de stora flödena, men det finns vissa risker för nedsättningar på ett antal banor inom bantyp 3. Ambitionen är att under planperioden återställa det eftersatta underhållet på de fyra särskilt utpekade transportflödena med minskade risker för kapacitetsstörningar som följd. För de banor i bantyp 1–3 som inte ingår i något av de särskild utpekade flödena kommer nuvarande kapacitet att vara oförändrad under planperioden.

Det är framför allt satsningar på teknikområdet Bana som påverkar kapaciteten. Dock kan kapaciteten under delar av planperioden påverkas negativt eftersom banarbeten kommer att kräva tider i spår, vilket påverkar kapaciteten.

Banor inom bantyp 4 och 5 riskerar att få ett försämrat tillstånd, vilket kan leda till försämrad kapacitet med temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar. När det gäller bantyp 6 är trafiken ringa eller obefintlig.

Punktlighet

Den sammantagna effekten på punktlighet på Trafikverkets alla banor är störst på de flöden som har mest trafik. Ambitionen är att de mest trafikerade banorna totalt sett ska få en oförändrad eller förbättrad punktlighet under planperioden. Under planperioden bedöms vidmakthållandet av järnvägen bidra till att öka punktligheten främst på Södra stambanan och Västra stambanan samt på sträckorna Luleå–Boden–Riksgränsen och Hallsberg–Luleå. Lägre trafikerade banor inom bantyp 4 och 5 riskerar att få ett försämrat tillstånd under andra halvan av planperioden, vilket kan leda till försämrad punktlighet under vissa perioder.

Trafiksäkerhet

Trafikverket ska upprätthålla den redan idag mycket höga säkerhetsnivån och sträva efter att skapa förutsättningar för en ännu högre säkerhet för resenärer, lokförare, personal och entreprenörer. Trafikverket kommer att fortsätta att prioritera säkerheten på järnvägen.

Underhållsåtgärder som är säkerhetsrelaterade prioriteras därmed mycket högt och förstärkt underhåll ska genomföras där det är nödvändigt. För att kunna säkerställa säkerheten kan Trafikverket i väntan på nödvändiga utbyten i vissa fall behöva sänka hastigheten och därmed tillfälligt försämra järnvägsnätets kapacitet.

Användbarhet

Satsningarna på de särskilt utpekade transportflödena bidrar till att användbarheten förbättras eftersom ökad punktlighet och robusthet ger en förbättrad tillgänglighet. På övriga sträckor är ambitionen att kunna behålla dagens nivå. Det gäller exempelvis även tillgänglighet inom stationsområden med tillhörande ytor för alla användare och en god trafikinformation.

Miljö och hälsa

Inom miljöområdet kommer Trafikverket att fortsätta vårda de miljötillgångar som finns. En satsning på att upprätthålla en biologisk mångfald kommer vara ett prioriterat område. Satsningen riktar sig speciellt mot att hantera invasiva arter som påverkar bankroppen och den biologiska mångfalden.

Inom klimatområdet satsar Trafikverket även på att minska utsläppen från underhållsverksamheten bland annat genom att i upphandlingar ställa krav på exempelvis utsläpp från entreprenadmaskiner och återvinning av material. Generellt arbetar

Trafikverket även kontinuerligt med energieffektivisering vid val av åtgärd, konstruktionstyp och hur arbetet utförs.

6.2.6. Samhällsekonomiska effekter

Analysen av vidmakthållande av järnvägsanläggningen utgår ifrån reinvesteringars effekter på utökat underhåll och förseningar för resenärer. Reinvesteringar utgörs av åtgärder som ersätter delar av anläggningen som passerat sin tekniska livslängd. Effekterna uppstår av att en äldre anläggning kräver ett utökat underhåll som är mer kostsamt och att felfrekvensen är högre och bidrar till en sämre punktlighet.

Analyserna av de samhällsekonomiska effekterna av vidmakthållande på järnväg visar att det vore samhällsekonomiskt effektivt att utföra mer reinvesteringar än vad Trafikverket kan prioritera i den gällande planen. Planförslaget är samhällsekonomiskt lönsamt ($NNK_i=0,7$) jämfört med den gällande planen men en ökning av anslaget så att det eftersatta underhållet hålls på samma nivå som idag skulle bidra till en högre samhällsekonomisk lönsamhet ($NNK_i=1,0$) i jämförelse med den gällande planen.

6.2.7. Övriga effekter

Förslaget grundar sig på samhällsekonomiska principer där de mer högtrafikerade delarna med den allra största delen av trafikarbetet prioriteras. Målet är att ta hand om reinvesteringsbehoven på de allra viktigaste person- och godsbanorna i så stor utsträckning som möjligt och samtidigt upprätthålla funktionaliteten på de övriga banor som branschen prioriterar. Den ökade robustheten som återställandet ger bidrar till att mindre trafikerade delar kan få temporära trafikala nedsättningar. Bedömningen är dock att planen totalt sett kommer att bidra till en robustare och mer tillgänglig och punktlig järnväg ur såväl persontrafikens som godstrafikens perspektiv.

En större andel av järnvägsanläggningen kommer att ha uppnått sin tekniska livslängd vid planperiodens utgång jämfört med nuläget, och framförallt sker denna utveckling under andra delen av planperioden. Trafikverket bedömer att större effekter för trafiken kan undvikas genom livslängdsförlängande åtgärder i form av förstärkt underhåll i vissa lägen och mer avhjälpande underhåll i andra lägen. Det innebär att även behoven för vidmakthållandet av järnvägsanläggningen kommer att öka i framtiden. De högst trafikerade person- och godsstråken, som är kritiska för Sveriges tillväxt och utveckling, kommer dock att ha en förbättrad status vid planperiodens utgång.

Den sociala dimensionen av hållbarhetsmålet innebär att järnvägssystemet ska vara tillgängligt. Underhållsverksamheten prioriterar att bidra till detta genom att säkerställa en viss funktionalitet i hela systemet. Det är framför allt kritiskt att se till att stationsmiljöer fungerar ur ett tillgänglighetsperspektiv och att snöröjningen är effektiv.

Som redan framhållits på vägsidan kommer digitaliseringens möjligheter och uppbyggnaden av en digital tvilling även att bidra till ett framtida järnvägsunderhåll som är mer effektivt, kvalitativt och träffsäkert. Det är en stor utmaning att bygga upp den verksamheten och säkerställa att de positiva effekterna kan realiseras så snabbt som möjligt.

6.2.8. Ekonomisk sammanställning järnväg

Tabell 10 visar den ekonomiska sammanställningen för vidmakthållande av järnväg under perioden 2022 – 2033.

Tabell 10 Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande av järnväg under perioden 2022–2033. Miljoner kronor.

	Järnvägs- anlägg- ningar	IT	Trafik- ledning	Trafik- planering	Övrigt	Summa	Ramar	Ban- avg.
Drift och underhåll av järnvägar, varav:								
Reinvestering	49 000					49 000		
Underhåll	95 000	1 300				96 300		
Övriga kostnader inom underhålls- verksamheten					10 300	10 300		
Drift	3 600	9 000	16 800	4 000		33 400		
Forskning och innovation						1 300		
Civil beredskap					1 600	1 600		
Totalt						191 900	165 000	26 900

Järnvägsanläggningen

Reinvesteringar avser större utbyten av anläggningskomponenter där syftet är att återställa anläggningens funktion. Syftet med utbyten är inte att tillföra någon standardhöjande funktion, även om det emellanåt kan bli följden av att utrustning och material förnyas. I en reinvestering ingår samtliga kostnader som direkt kan hänföras till anskaffningen. Det innebär att utöver själva produktionskostnaden ingår även kostnader för projektering och bygglösning, i den mån de kan hänföras direkt till den enskilda reinvesteringen.

I underhåll ingår avhjälpande och förebyggande underhåll samt miljöåtgärder. Det avhjälpande underhållet är i första hand akut felavhjälpande, åtgärdande av besiktningsanmärkningar och skador samt vintertjänster. Det förebyggande underhållet genomförs för att minska risken för fel eller försämring av anläggningens funktion. Exempel på förebyggande underhåll är spårhälmätningar, spårriktning och mindre slipersbyten. Till förebyggande underhållsåtgärder räknas också besiktnings- och tillståndsmätningar. I kostnaden ingår även åtgärder som utförs i Trafikverkets roll som beställare av underhållsåtgärder såsom upphandling, kontraktsstyrning, bygglösning och leveransuppföljning.

I drift av anläggningen ingår tekniska, administrativa och styrande åtgärder som inte är underhållsåtgärder utan en direkt del i leveransen av tågglägen. I kostnaden ingår exempelvis

elkostnader för att driva järnvägsanläggningen (i huvudsak växelvärmesystem och bangårdsbelysning), tele- och radiokommunikation samt teletransmission.

Civil beredskap är i ett uppbyggnadsskede utifrån riktlinjer i totalförvarspropositionen. Den verksamhet kopplad till krisberedskap och höjd beredskap som är relaterad till vidmakthållande av järnväg omfattar åtgärder för 1,6 miljarder kronor under planperioden. I detta innefattas bland annat förstärkning av informationssäkerhet, bemanning av beredskapsverksamheten, beredskaps- och kontinuitetsplanering, fysisk säkerhet, utbildning och övning samt beredskapsmaterial.

It-anläggningen

I kostnaden ingår underhåll och den operativa driften av it-infrastrukturen för järnvägssystemet inklusive drift och förvaltning av it-miljöer, teknikutrymmen, kommunikations- och radionät, utrustning i trafikledningscentraler samt verksamhetsutveckling.

Trafikledning

I kostnaden ingår trafikledning som är den operativa driften av trafikcentraler, övervakning av anläggningen och avrop av akut underhåll, förvaltning, tillhandahållandet av öppna data samt verksamhetsutveckling.

Planering

I kostnaden för planering ingår att samla in och utvärdera behov av transporter, skapa och beskriva förutsättningar för planering av trafik och tilldela kapacitet. Dessutom ingår även att reglera och följa upp trafik samt viss verksamhetsutveckling.

Övrigt

I övriga kostnader för underhållsverksamheten ingår förvaltning av informationssystem, analyser och prioriteringar, strategier, miljöstöd, handläggning av ledningsärenden samt utveckling, standardisering och normering av underhåll och järnvägsnätet. Även kvalitetsavgifter ingår i övriga kostnader.

Intäkter från banavgifter

Banavgifter tas ut med stöd i järnvägslagen (2004:519) och ska bidra till att finansiera vidmakthållandet av järnvägen. De ska minst motsvara järnvägens marginalkostnader för drift, underhåll och reinvesteringar. Trafikverket har låtit ta fram nya skattningar av marginalkostnaderna (ASEK 7.0), och beräknat vilka intäkter en tillämpning av dessa skulle generera utifrån gällande trafikprognoser. Med dessa förutsättningar kommer banavgifterna att generera cirka 26,9 miljarder kronor under tolvårsperioden. Beloppet inkluderar intäkter från bokningsavgifter och kringtjänster.

7 Utveckling

Kapitlet inleds med en sammanställning av hur Trafikverket har fördelat medlen **mellan** de olika områden som redovisas i separata avsnitt. Fördelning **inom** respektive område redovisas i respektive avsnitt.

Enligt direktivet ska 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Av detta bedömer regeringen att cirka 42 miljarder kronor ska gå till den preliminära ramen för länsplanerna. Kvar av den tillgängliga ramen för nationell plan är därmed 395 miljarder kronor. Tabell 11 sammanfattar Trafikverkets förslag till fördelning av medel inom denna ram.

Tabell 11 Fördelning av medel inom utvecklingsramen. Miljarder kronor, avrundat.

Post	Kostnad
Namngivna investeringar	141
Etapper av nya stambanor	104
ERTMS	31
Övriga järnvägstekniksystem	13
Trimnings- och miljöåtgärder	42
Stadsmiljöavtal	9
Forskning och innovation	5
Planering och myndighetsutövning	17
Räntor, bidrag med mera	33
Summa	395

Notering: Namngivna investeringar är exklusive nya stambanor, ERTMS och järnvägstekniksystem.

Den föreslagna ramen för namngivna investeringar baseras på uppdaterade anläggningskostnader för befintliga objekt och de nya kandidater som Trafikverket föreslår. Som beskrivits i avsnitt 1.2 behöver flera objekt skjutas framåt i tiden eller minskas i omfattning för att möjliggöra genomförande av gällande plan samt de satsningar som anges i direktivet respektive beskrivs nedan. Dessa senareläggningar och besparingar beskrivs närmare i avsnitt 7.3. Vid valet av vilka objekt som ska senareläggas eller minskas i omfattning har flera olika faktorer beaktats. Viktiga faktorer i värderingen har varit var projekten ligger i planeringsprocessen och att många relativt omogna projekt i nuvarande plan fått ökade kostnader, bland annat till följd av förändrad omfattning.

Regeringen gav den 29 juli 2021 Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan med syfte att möjliggöra en byggstart för sträckan inom ramen för nästkommande infrastrukturplan (I2021/02073). Trafikverket bedömer att 3 miljarder kronor är en väl avvägd avsättning för påbörjandet av den kvarvarande etappen, med hänsyn till genomförda byggstarter och pågående planläggningsarbete längs Norrbotniabanan samt förutsättningarna i övrigt. Beloppet ingår i kostnaden för namngivna investeringar.

I direktivet anges att Trafikverkets planförslag bör innefatta investeringar på de nya stambanorna för höghastighetståg till ett belopp av 107 miljarder kronor. Eftersom

förutsättningar i dagsläget saknas för att komma fram i pågående planläggningsprocess för Göteborg–Borås har senareläggning av delar av genomförandet av nya stambanor och därmed omfördelning av medel under planperioden varit nödvändiga. Trafikverket föreslår därför att 104 miljarder kronor avsätts för nya stambanor under planperioden.

Trafikverket föreslår i avsnitt 7.8 objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser. Det gäller etapper av Norrbottenbanan och av nya stambanor för höghastighetståg.

ERTMS är den stora satsningen i planförslaget på att modernisera och digitalisera järnvägen, och de 31 miljarder kronor Trafikverket föreslår bygger på den nya utrustningsplanen som omfattar hela järnvägsnätet exklusive Inlandsbanan, Peberholmen och vissa pilotbanor. Den föreslagna planeringsramen avser den markbaserade delen av järnvägssystemet och inkluderar utveckling av den delen med cirka 5 miljarder kronor, baserat på bästa tillgängliga kunskap. För att rymmas inom utvecklingsanslagets ram föreslås en något långsammare utrustningsplan jämfört med vad som beskrevs i utgångspunkterna i avsnitt 1.2, vilket minskar belastningen med drygt 9 miljarder kronor under planperioden. Den föreslagna utrustningsplanen innebär att ERTMS planeras vara färdigutbyggt 2040–2045. Motiv och konsekvenser redovisas i avsnitt 7.9.

Införandet av ERTMS är beroende av andra systemövergripande investeringar såsom fiber- och radiokommunikation samt krypteringsnycklar för säkerhet i kommunikationen. Dessa åtgärder har Trafikverket prioriterat med utgångspunkt i de behov som utrustningen av ERTMS ger, och de beskrivs i avsnitt 7.9. Den totala kostnaden för fortsatt utbyggnad av dessa järnvägstekniksystem under planperioden är 13 miljarder kronor.

När det gäller trimnings- och miljöåtgärder föreslår Trafikverket en ram på cirka 42 miljarder kronor, vilket är en ökning med nära 5 miljarder kronor jämfört med gällande plan. I detta ingår avsättningar till särskilda trafiksäkerhets-, cykel- och näringslivspotter. Även om detta är en ökning jämfört med gällande plan är det ändå avsevärt mindre än de behov som Trafikverket beräknade i inriktningsplaneringen. Eftersom dessa åtgärder ofta är effektiva och ligger i linje med fyrstegsprincipen hade det varit önskvärt att kunna avsätta en större ram, men Trafikverket bedömer att planeringsförutsättningarna inte medger det. I avsnitt 7.1 utvecklas den föreslagna satsningen närmare, inklusive fördelningen mellan åtgärdsområden och vissa potter.

Trafikverket föreslår en satsning som säkerställer stadsmiljöavtalens fortsatta bidrag till en mer hållbar stadsutveckling och som fortsatt gör stödet tillgängligt för städernas behov av energieffektiva lösningar. Trafikverket avser att utvärdera avtalen inför en kommande planrevidering, i syfte att ta fram ett beslutsunderlag för hur den fortsatta satsningen och utvecklingen av stadsmiljöavtal kan formuleras efter 2030. Utifrån detta föreslår Trafikverket att 1 miljard kronor per år avsätts till stadsmiljöavtal fram till 2030 – totalt 9 miljarder kronor under planperioden.

Resurserna till forskning och innovation föreslås vara oförändrade, det vill säga 4,9 miljarder kronor, vilket svarar mot de behov Trafikverket redovisade i inriktningsplaneringen. Till detta kommer 3,6 miljarder kronor från vidmakthållandeanslaget.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med innovation i utvecklingen av transportinfrastrukturen. Digitaliseringens påverkan på transportsystemet, en plan för fortsatt elektrifiering och förslag på fyra objekt som bedöms som lämpliga för innovativa lösningar redovisas i avsnitt 7.5.

För såväl planering och myndighetsutövning som räntor, amortering och bidrag föreslås så realistiska ramar som möjligt.

7.1. Trimnings- och miljöåtgärder

Trimnings- och miljöåtgärder delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Syftet är att med mindre (upp till 100 miljoner kronor) och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion. Planering och prioritering görs i Trafikverkets årliga verksamhetsplanering, vilket ger en värdefull flexibilitet i genomförandet av åtgärderna.

I tabell 12 sammanfattas Trafikverkets förslag på fördelning inom trimnings- och miljöåtgärder och innehållet inom de preciserade åtgärdsområdena under planperioden beskrivs. Mer information finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder.³⁹

7.1.1. Trafikverkets förslag

Tabell 12 Förslag till ram för respektive åtgärdsområde samt förslag till indikativ ram för respektive preciserat åtgärdsområde för trimnings- och miljöåtgärder 2022–2033. Miljoner kronor.

Åtgärdsområden	Indikativ ram 2022–2033
Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet, varav:	16 900
<i>Kapacitet och kvalitet (inkl. näringslivspott)</i>	10 800
<i>Kollektivtrafik</i>	2 600
<i>Ökad och säker cykling</i>	1 700
<i>Klimatanpassning</i>	1 100
<i>It-infrastruktur</i>	700
Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet	12 000
Miljöåtgärder, varav:	13 100
<i>Buller och vibrationer</i>	2 500
<i>Landskap</i>	4 700
<i>Vatten</i>	2 000
<i>Förorenade områden</i>	3 900
Totalt, indikativ ram	42 000

Inom trimnings- och miljöåtgärder har avvägningar gjorts mellan och inom de olika åtgärdsområdena. Trafikverkets förslag till indikativ fördelning är gjort för att på bästa sätt möta de transportpolitiska målen, klimatmålen och etappmålen samt bidra till att utveckla transportsystemets funktion.

³⁹ Trafikverket (2021). Trimnings- och miljöåtgärder – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:188.

7.1.2. Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet

Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet är åtgärder som syftar till att förbättra tillgänglighet, användbarhet, robusthet, kapacitet och kvalitet för resenärer och godstransporter på vägar, järnvägar och i farleder. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men de har i många fall även effekter på hänsynsmålen inklusive klimatmålen. Åtgärdsområdet delas in i följande fem preciserade åtgärdsområden: kapacitet och kvalitet, kollektivtrafik, ökad och säker cykling, klimatanpassning järnväg samt it-infrastruktur.

Inom kapacitet och kvalitet syftar åtgärderna till att åtgärda brister på vägar, järnvägar och farleder när det gäller kapacitet, robusthet, punktlighet och användbarhet. Den indikativa ramen för kapacitet och kvalitet uppgår till cirka 30 procent av det uppskattade behovet. Av detta behov bedöms cirka 70 procent utgöra åtgärder som främjar godstransporter.

Förslaget till indikativ ram innebär att det behövs hårda prioriteringar mellan de enskilda åtgärderna. Fokus kommer bland annat läggas på åtgärder som möjliggör överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt kapacitetsåtgärder på järnväg. I förslaget ingår också Trafikverkets elektrifieringsprogram (se avsnitt 7.5.2). Åtgärder för att möjliggöra längre fordonsekipage för godstransporter på väg skulle skapa stora samhällsnyttor i form av stärkt konkurrenskraft för näringslivet, minskade utsläpp, slitage och olyckor till marginella kostnader. För detta krävs dock först en förordningsändring. Förslaget innebär att kvaliteten, kapaciteten och robustheten i transportinfrastrukturen fortsatt kan stärkas för att bidra till att ge näringslivet förutsättningar för tillväxt och utveckling, inte minst när det gäller järnväg och sjöfart. Flertalet åtgärder visar god samhällsekonomisk lönsamhet.

I förslaget ingår näringslivspotten där Trafikverket har bedömt att nuvarande inriktning bidrar till effektiva intermodala transportlösningar. Det handlar om att tillsammans med näringslivet identifiera åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som är motiverade av näringslivets behov, exempelvis effektivisering av anslutningar till terminaler för omlastning av gods. När det gäller medelstilldelningen konstaterar Trafikverket att nuvarande omfattning ligger i paritet med behoven, eftersom det hittills inte har uppstått någon situation där näringslivspotten inte kunnat finansiera åtgärder som näringslivet prioriterat. Trafikverket föreslår därför att inriktningen och omfattningen på 1,2 miljarder kronor i näringslivspotten lämnas oförändrad.

Den indikativa ramen för kollektivtrafik uppgår till närmare 55 procent av det uppskattade behovet. Under de senaste åren har Trafikverket tillgänglighetsanpassat busshållplatser och stationer utmed hela det statliga väg- och järnvägsnätet. Trots dessa satsningar återstår fortfarande många hinder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektivtrafiken. Av den anledningen kommer fokus även fortsättningsvis att ligga på att anpassa busshållplatser längs det nationella stamvägnätet och järnvägsstationer för personer med funktionsnedsättning, samt att förbättra möjligheterna för arbetspendling både i tätorter och i gles- och landsbygder.

Förslaget innebär bland annat att kollektivtrafikens konkurrenskraft kan stärkas och därigenom bidra till förbättringar av människors hälsa och miljö. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafiken särskilt viktig för vissa åldersgrupper, vissa socioekonomiska grupper, personer med funktionsnedsättning och boende på landsbygden. En samlad effektbedömning har gjorts för åtgärden busskörfält som visar positiva effekter vid höga resenärslöden och stor överflyttning till kollektivt resande.

Regeringen har i direktivet angett att Trafikverket inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder bör föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga vägar. De största behoven i det statliga vägnätet bedöms finnas längs de regionala vägarna. Det är även här som potentialen för ökad cykling bedöms vara störst. Längs det nationella stamvägnätet finns fortsatt behov av att skapa goda förutsättningar för barns resor till och från skola, pendling till arbete och studier samt resor till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter. Trafikverket föreslår därför en ökad satsning på området genom cykelpotten. Det uppskattade åtgärdsbehovet för ökad och säker cykling (cykelpotten) är inte möjligt att ange eftersom behovet på de regionala vägarna inte har sammanställts. Åtgärderna inom ökad och säker cykling kan också bidra till att stärka de socioekonomiskt svaga områdenas möjlighet till en ökad vardagsmobilitet. Den samhällsekonomiska nyttan är beroende av en mängd parametrar såsom antal cyklister, hastighet på vägen, geografisk plats med mera.

För att främja ökad och säker cykling i hela landet föreslår Trafikverket att det under perioden 2022–2027 avsätts 600 miljoner kronor till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Samfinansieringen kan vara högst 50 procent av statens åtgärdskostnad i länsplanen. Trafikverket föreslår att medel till samfinansiering fördelas procentuellt lika till de regionala planerna utifrån cykelåtgärder i beslutade länsplaner. Trafikverket föreslår också att länsplaneupprättarna ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering – åtgärder som bidrar till ökad och säker cykling.

Den indikativa ramen för klimatanpassning uppgår till cirka 80 procent av det behov som är känt idag. Det saknas en fullständig bild av vad som krävs för att anpassa transportsystemet till klimatförändringarna och Trafikverket behöver fortsätta prioritera arbetet i kommande plan. Med den föreslagna nivån kan Trafikverket fortsätta arbetet i ungefär samma takt som idag. Förslaget innebär att Trafikverket kan genomföra åtgärder som ökar robustheten och tillförlitligheten i järnvägssystemet. Eftersom det statliga järnvägsnätet är omfattande kan inte hela infrastrukturen klimatanpassas. I arbetet med klimatanpassning är därför riskidentifiering och riskreducering ett av de viktigaste områdena att arbeta med. Det har inte varit möjligt att göra samhällsekonomiska bedömningar av detta åtgärdsområde.

Den indikativa ramen för it-infrastruktur uppgår till närmare 60 procent av det uppskattade behovet – ett behov som är osäkert, bland annat mot bakgrund av den snabba teknikutvecklingen. Förslaget innebär att Trafikverket kan fortsätta att utveckla it-infrastrukturen, vilken är en förutsättning för att klara den ökade digitaliseringen. Under planperioden åtgärdas framför allt föråldrad teknik som inte kan hantera ökade volymer eller integreras med modern teknik. Dessutom genomförs åtgärder som säkerställer nödvändig datakommunikation med väg- och järnvägsanläggningen.

7.1.3. Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsåtgärder syftar huvudsakligen till att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet. På järnväg bidrar åtgärderna också till ökad robusthet och punktlighet genom att risken för olyckor eller incidenter minskar. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska hänsynsmålet men i många fall även effekter på funktionsmålet och klimatmålen.

Den indikativa ramen för trafiksäkerhetsåtgärder uppgår till närmare 70 procent av behovet. Förslaget innebär att Trafikverket kan fortsätta satsningen mot etappmålet och Nollvisionen genom att öka säkerheten på det nationella stamvägnätet. Åtgärder som ökar säkerheten för

fotgängare och cyklister kommer även under denna planperiod att vara ett viktigt område eftersom antalet allvarligt skadade i trafikolyckor på väg har ökat och nu är fler än skadade i bil. För att komma till rätta med de största bristerna inom järnvägsanläggningen kommer Trafikverket under planperioden att fortsätta höja säkerhetsnivån i plankorsningar samt fortsätta arbetet med åtgärder för att förhindra obehörigt spårbeträdande och därmed minska antalet omkomna. Inriktningen är att säkra järnvägen mot intrång i närheten av bebyggelse eller andra platser där människor vistas. Möjligheten att uppnå etappmålen och Nollvisionen är helt beroende av att flera aktörer vidtar åtgärder.

För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten föreslår Trafikverket att 1,25 miljarder kronor avsätts under perioden 2022–2027 till samfinansiering av mittsepareringsåtgärder och mitträffling på det regionala vägnätet. Samfinansieringen kan vara högst 50 procent av statens åtgärds kostnad i länsplanen. Trafikverket föreslår att medel för samfinansiering fördelas procentuellt lika baserat på mötsepareringsåtgärder och mitträffling i beslutade länsplaner. Länsplaneupprättarna ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering – åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet.

7.1.4. Miljöåtgärder

Miljöåtgärder syftar till att förbättra miljöprestandan i befintlig infrastruktur för att minska trafikens och infrastrukturens negativa omgivningspåverkan. Bristande miljöprestanda kan exempelvis bero på att anläggningen har byggts när kraven var lägre än idag eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats (till exempel genom ökad trafik). Miljöområdet är i flera delar styrt av nationella lagar och förordningar samt EU-krav. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska hänsynsmålet. Inom vissa åtgärdsområden saknas det fullständigt underlagsmaterial som visar behovet på en detaljerad nivå, vilket gör att det är svårt att kvantifiera behoven.

Miljöåtgärder delas in i följande fyra områden: buller och vibrationer, landskap (natur- och kulturåtgärder), vatten samt förorenade områden. Den indikativa ramen för buller och vibrationer uppgår till cirka 55 procent av behovet. Nivån möjliggör för Trafikverket att fortsätta arbetet i ungefär samma takt som idag samt hantera förelägganden. Förslaget innebär att buller- och vibrationsdämpande åtgärder genomförs för att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för en del av dem som bor eller går i skola längs befintlig statlig infrastruktur och som är utsatta för buller och vibrationer över vissa riktvärden. Flertalet åtgärder för att minska bullerstörningar visar en hög samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar till hänsynsmålet.

Den indikativa ramen för området landskap är cirka 13 procent av behovet. Det innebär att fokus kommer att ligga på åtgärder som lagstiftningen kräver samt åtgärder som begränsar spridningen av invasiva arter i artrika infrastrukturmiljöer. Även åtgärder som minskar barriäreffekter samt olyckor med vilt och ren kommer att prioriteras eftersom dessa olyckor genererar höga kostnader för samhället. Även stängsling av väg och järnväg bidrar till att minska antalet renpåkörningar, samtidigt som förhållandena för renskötarna att arbeta i anslutning till vägen eller järnvägen förbättras och olycksrisken för trafikanterna minskar. Att minska barriäreffekterna genom att anlägga passager för renar är också en viktig förutsättning för att möjliggöra samernas årstidsbundna förflyttning av renar mellan betesområden och för att kunna bedriva renskötsel. För att få till stånd funktionella passager som tillgodoser både rennäringens och transportsystemets behov, avser Trafikverket att ha

en nära dialog med Sametinget och berörda samebyar vid planeringen och genomförandet av åtgärder.

Den indikativa ramen för området vatten är drygt 30 procent av behovet. Fokus inom området vatten kommer under planperioden inriktas på att säkerställa dricksvattenförsörjning och ekologiskt skyddsvärda vatten.

Den indikativa ramen för förorenade områden är cirka 60 procent av bedömt behov, exklusive miljögarantin. Under planperioden kommer arbetet att fokusera på undersökningar, förelägganden samt mindre kostsamma saneringar. Området omfattar också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning motsvarande 2,6 miljarder kronor till vissa statliga bolag.

7.2. Stadsmiljöavtal

Trafikverket får enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

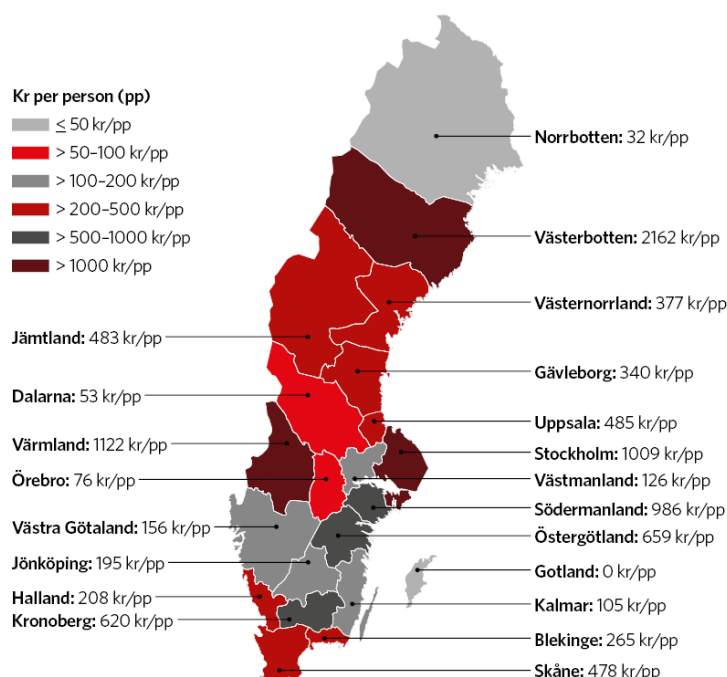
Under perioden 2015–2021 har 117 stadsmiljöavtal tecknats i åtta ordinarie utlysningar. I avtal tecknade 2015–2016 (tre utlysningar) var endast kollektivtrafikåtgärder stödberättigade. Från och med 2017 kan stöd även beviljas för cykelåtgärder. Beslutat stöd 2015–2021 uppgår till 5,7 miljarder kronor, varav 3,4 miljarder kronor är till kollektivtrafikåtgärder, 1,2 miljarder kronor är till cykelåtgärder och 1,1 miljarder kronor är till kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Totalt ingår cirka 340 åtgärder och cirka 800 motprestationer i de beslutade avtalen. Det är 80 unika parter i avtalen, och vissa av dem ingår i flera avtal. Utöver de beviljade stadsmiljöavtalen har ett avtal (Ultunalänken) på 900 miljoner kronor från stadsmiljöavtalens budget beslutats via förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Enligt regeringens direktiv om nationell plan behöver stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att främja alternativ till bil i städerna, och för att andelen som reser med cykel ska öka. K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, har utvärderat effekterna av 65 genomförda stadsmiljöavtal i de fyra första ansökningsomgångarna, 2015–2017.⁴⁰ Utvärderingen pekar på en del positiva effekter, men Trafikverket menar att säkra slutsatser om avtalens effekter ännu är svåra att dra.

⁴⁰ K2 (2021), Effekter av stadsmiljöavtalet – Utvärdering av försöksperioden 2015–2018, Working Paper 2021:10.

Så som regeringen angett i direktiven finns det en till viss del ojämn spridning av hur mycket medel som hittills har beviljats för stadsmiljöavtal till olika kommuner, vilket också framgår av figur 28. Fördelningen beror i huvudsak på att antalet ansökningar om medel skiljer sig åt mellan kommuner och regioner. Utgångspunkten för fördelning av medel från stadsmiljöavtal är att syftet i förordningen ska uppfyllas. En förutsättning för att stöd ska kunna beviljas är att en ansökan lämnas in. Hittills har stöd beviljats till alla ansökningar som inkommit och som uppfyllt förordningens syfte.

Figur 28 Beviljade medel från stadsmiljöavtal. Indelat efter län. Datum 2021-07-08.



Beviljat stöd per capita är förhållandevis lågt i vissa delar av landet. Det är dock inte brist på medel som gör att exempelvis Norrbotten eller Västra Götaland inte har beviljats mer medel, utan snarare brist på kvalificerade ansökningar.

Regeringen skriver att Trafikverket bör eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt över landet. Om utgångspunkten ska vara en viss regional fördelning bedömer Trafikverket att det finns en risk för att det inte blir möjligt att bevilja stöd till åtgärder i vissa regioner på grund av att stödet inte räcker till, samtidigt som stöd inte kan beviljas i andra regioner på grund av att inte tillräckligt stora eller många ansökningar inkommer. En regional fördelning kan också innebära en risk för att större åtgärder inte kan få maximal stödutdelning, vilket kan leda till att flera stödformer måste kombineras i högre grad. Det försvårar hanteringen för såväl de sökande som Trafikverket. Dessutom ger inte förordningen stöd för att utgå från en regional fördelning som kriterium för att bevilja stöd.

Trafikverket sprider information om stadsmiljöavtal. Inför varje utlysning genomförs flera digitala informationstillfällen som är öppna för alla intresserade. Trafikverket uppmuntrar kommuner och regioner som planerar att genomföra åtgärder som bedöms uppfylla förordningens syfte att ansöka om stadsmiljöavtal. Inför en ansökan kan kommuner och regioner kontakta Trafikverket för att få stöd i ansökningsförfarandet. Trafikverket genomför även årliga avstämningsmöten med kommuner och regioner om beviljade avtal där Trafikverket även informerar om kommande utlysningar.

Trafikverket föreslår en satsning som säkerställer stadsmiljöavtalens fortsatta bidrag till en mer hållbar stadsutveckling samt fortsatt gör stödet tillgängligt för städers behov av energieffektiva lösningar. Stadsmiljöavtal som beviljas löper över många år, vilket innebär att stadsmiljöavtal som är beslutade i tidigare års ansökningar intecknar cirka en tredjedel av den föreslagna ramen fram till 2030 på 9 miljarder kronor. Trafikverket avser att utvärdera avtalen inför en kommande planrevidering, i syfte att ta fram ett beslutsunderlag för hur den fortsatta satsningen och utvecklingen av stadsmiljöavtal kan formuleras efter

2030. Utifrån detta föreslår Trafikverket att 1 miljard kronor per år avsätts till stadsmiljöavtal fram till 2030, totalt 9 miljarder kronor under planperioden.

7.3. Namngivna investeringar

I kapitlet beskrivs på en övergripande nivå Trafikverkets förslag på namngivna investeringar, det vill säga investeringar med en beräknad totalkostnad över 100 miljoner kronor i statliga vägar och järnvägar, bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar⁴¹ och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera⁴². En sammanställning av förslagen till namngivna investeringar framgår av bilaga 1 där även resursfördelningen till andra verksamheter redovisas.

Namngivna investeringar motsvarar åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 3 (bygg om) och steg 4 (bygg nytt). Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket i sitt förslag utgå från att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ska fullföljas. Trafikverket har möjlighet att anpassa planeringsarbetet utifrån rådande förutsättningar så att planen kan fullföljas på ett effektivt sätt. Regeringen pekar i direktivet även ut ett antal investeringsåtgärder som bedöms vara viktiga för infrastrukturen i Sverige.

Generellt gäller att åtgärder som drift- och underhållsåtgärder (steg 2) eller trimnings- och miljöåtgärder (huvudsakligen steg 3) tidigare prövats och ofta genomförts men bedömts som otillräckliga. Åtgärdsbehoven hänger ofta samman med äldre infrastruktur som inte klarar moderna krav på kapacitet, restider, säkerhet eller miljö och som därför behöver ersättas eller kompletteras – men även helt nya anläggningar för att möta samhälls- och trafikutvecklingen. Hur steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen i övrigt bedömts för de åtgärder som föreslås, redovisas i underlagsrapporten om namngivna investeringar.⁴³ Underlagsrapporten har avgränsats till att beskriva de nya objekt som föreslås och omfattar alltså inte objekt som ingår i gällande plan. Inte heller objektet Norrbottenbanan Skellefteå–Luleå som regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att planlägga omfattas.

För detaljerade beskrivningar av de namngivna investeringarna inklusive svar på de frågor om respektive namngiven investering som finns i regeringens direktiv, hänvisas till underlagsrapporten om namngivna investeringar⁴⁴ och till investeringsobjektens samlade effektbedömningar⁴⁵.

7.3.1. Trafikverkets förslag

Trafikverkets förslag innebär i huvudsak att den gällande nationella planen för åren 2018–2029 fullföljs, kompletterad med utpekade satsningar i regeringens direktiv som avser nya stambanor för höghastighetståg och Norrbottenbanan mellan Skellefteå och Luleå. Därutöver prioriteras den modernisering av järnvägens signalsystem som bedömts som oundgänglig under planperioden. Vidare har nya objekt prioriterats i planförslaget för att tillgodose de behov som uppstår i Norrbotten och Västerbotten till följd av pågående industrietableringar. Därutöver har ett antal ytterligare nya objekt prioriterats.

⁴¹ SFS 2009:236, Förordning om en nationell plan för transportinfrastruktur.

⁴² SFS 2009:237, Förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

⁴³ Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224.

⁴⁴ Ibid

⁴⁵ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

Dessa prioriteringar samt de ökade kostnader som genomförandet av den gällande planen innebär, medför att genomförandetiderna för ett antal namngivna investeringar har förskjutits så att delar av deras finansiering ligger efter 2033. De investeringar detta gäller redovisas längre ner i kapitlet.

7.3.2. Ekonomisk sammanställning

I tabell 13 redovisas en ekonomisk sammanställning över investeringar i väg, järnväg samt farleder och slussar.

Tabell 13 Ekonomisk sammanställning av namngivna investeringar.

Verksamhet	Planförslag 2022–2033, mnkr, prisnivå 2021 ¹⁰²
Väginvesteringar	46 008
Järnvägsinvesteringar, varav:	232 547
<i>Ettapper nya stambanor</i>	<i>104 000</i>
<i>ERTMS (European Rail Traffic Management System)</i>	<i>30 776</i>
<i>Ny optoanläggning inklusive vägklassificering</i>	<i>3 719</i>
<i>Utveckling och förvaltning teletransmissionsanläggning</i>	<i>1 635</i>
<i>Införande av Future Railway Mobile Communications System</i>	<i>3 372</i>
<i>Nationellt tågledningssystem</i>	<i>412</i>
<i>Fjärrstyrning av järnväg</i>	<i>196</i>
<i>Kraftförsörjning</i>	<i>3 878</i>
<i>Längre, tyngre, större tåg</i>	<i>2 821</i>
<i>Övriga större investeringar järnväg</i>	<i>81 738</i>
Sjöfartsinvesteringar	10 503
Totalt	289 058

Några investeringar inom luftfart föreslås inte, eftersom förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur inte medger investeringar i vare sig flygplatser eller de system som används för att styra användningen av luftrummet. Däremot innehåller planförslaget utbyggnad av ny stambana för höghastighetståg mellan Göteborg och Borås via Landvetters flygplats.

Under samrådet som föregått detta planförslag har bland annat Näringslivets transportråd och branschorganisationen Svensk Sjöfart framhållit att nya isbrytare behöver anskaffas, och anfört skäl för att betrakta en sådan anskaffning som en infrastrukturåtgärd. Trafikverket anser emellertid att ovan nämnda förordning inte medger investering i isbrytare. I regeringens direktiv till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan anges för övrigt i punkten 2.1 att planen ska omfatta den infrastrukturplanering för bland annat sjöfart som Trafikverket ansvarar för.

7.3.3. Övergripande karakteristik av investeringarna

De förslag till investeringar som ingår i planförslaget redovisas mer ingående i underlagsrapporten om namngivna investeringar som ett komplement till denna övergripande karakteristik.

7.3.3.1. Järnväg

Planförslaget innehåller stora systemutvecklande satsningar på stråken södra/västra Sverige–mellersta Sverige–Västerbotten och Norrbotten. Det handlar i huvudsak om sedan tidigare beslutade objekt i tre delsträckor på nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Malmö respektive Stockholm och Göteborg, en förlängning av järnvägen mellan Älmhult och Olofström ner till kusten vid Karlshamn samt i Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå. En ny delsträcka på Norrbotniabanan i detta planförslag är delen Skellefteå–Luleå. Planförslaget innehåller även nya åtgärder för att möta industrisatsningen på fossilfritt stål i Norrbotten genom förslag på ytterligare kapacitetsförbättringar på Malmbanan inklusive åtgärder på Luleå station. Vidare föreslås anpassningar på Ostkustbanan och Västkustbanan för att kunna köra tåg i hastigheter upp emot 250 km/tim. Stora resurser föreslås även till modernisering av järnvägens signalsystem ERTMS, i sig en förutsättning för att kunna öka hastigheten till 250 km/tim, se avsnitt 7.9.

Sedan tidigare plan ingår också större investeringar över 500 miljoner kronor på exempelvis Malmbanan, Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby samt Västkustbanan. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan och Västra stambanan.

Utöver dessa finns ett stort antal åtgärder under 500 miljoner kronor på befintliga järnvägar för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik. Det handlar om exempelvis åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning, olika trimningspaket för att öka kapacitet och minska restider. Flertalet av dessa är redan tidigare beslutade, men även några nya förslag har tillkommit.

7.3.3.2. Farleder och slussar

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren och mellan Landsort och Södertälje.

7.3.3.3. Väg

Förslagen på det nationella stamvägnätet⁴⁶ ingår i huvudsak i den gällande nationella planen för 2018–2029. Åtgärder på väg har generellt en lägre kostnad än de inom järnväg och har också en funktion som är mer lokal och regional. Huvudsakligen bidrar vägåtgärderna till att förbättra trafiksäkerheten och att minska restiden och därmed till regionförstoring. Tidigare beslutade större projekt i förslaget med en kostnad över 500 miljoner kronor är E4 Förbifart Stockholm (pågående), E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarps, Tvärförbindelse Södertörn, E22 Förbi Söderköping, E18 Köping–Västjädra och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre förslag som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötesseparering fördelade över landet. Exempelvis innebär förslaget att enbart tre längre delsträckor på E4 mellan Helsingborg och Haparanda återstår att mötesseparera om planförslaget genomförs.

Nya större vägojekt över 500 miljoner kronor i planförslaget är E4 Förbifart Skellefteå och E14 Blåberget–Matfors.

7.3.4. Förslag på tillkommande investeringsobjekt

För att möta de senaste årens samhällsutveckling har Trafikverket bedömt det som nödvändigt att, trots det begränsade ekonomiska utrymmet, bereda utrymme för några

⁴⁶ I det nationella stamvägnätet ingår alla Europavägar och flera större riksvägar. Investeringar i övrigt statligt vägnät hanteras i respektive regions länsplan för regional transportinfrastruktur.

tillkommande namngivna investeringsobjekt med en total kostnad över 100 miljoner kronor utöver de som redan finns i gällande plan. Finansieringen för dessa nytillkomna objekt ligger helt eller delvis inom planperioden. Tillkommande investeringar inom ERTMS redovisas i avsnitt 7.9.

De motiv som ligger bakom dessa förslag är av olika slag. Utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Skellefteå och Luleå är utpekad av regeringen. I flera andra investeringsobjekt är den ekonomiska belastningen på nationell plan låg eftersom åtgärderna i den statliga nationella infrastrukturen helt eller till större delen finansieras av annan, ofta lokal eller regional part. Satsningar från näringslivet och andra aktörer som de i Norrbotten och Västerbotten är andra motiv till varför flera investeringsobjekt föreslås.

Objekten är följande från norr till söder:

Kiruna, ny järnvägsstation

Total kostnad 1 371 miljoner kronor (förutsätter full medfinansiering av extern part/externa parter).

Objektet innehåller utbyggnad av en ny station i Kiruna anpassad till den nya centrumplaceringen i Kiruna. Den nuvarande stationen är placerad vid Kiruna Malmbangård och är att betrakta som tillfällig. Utöver stationen innehåller objektet utbyggnad av cirka 7,5 kilometer nytt elektrifierat enkelspår för anslutande järnväg av spår från Svappavaara med mera.

Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå

Total kostnad 23 269 miljoner kronor.

Regeringen har i direktivet angett att ”Utbyggnad av den därefter kvarvarande delen Skellefteå–Luleå bör påbörjas inom planperioden”. Planläggningen har påbörjats under 2021. När objektet är färdigställt kommer det att finnas en enkelspårig kustnära järnväg där tåg kan köra 200 till 250 km/h på sträckan mellan Bollstabruk/Kramfors och Luleå.

Åtgärder i Norrbotten och Västerbotten

Total kostnad 2 877 miljoner kronor.

I Norrbotten sker omfattande satsningar på utveckling av ny, klimatsmart teknik inom tillverkning av stål. I Skellefteå i Västerbotten sker samtidigt en utbyggnad av tillverkning av batterier. Bägge investeringarna förväntas skapa en betydande efterfrågan på arbetskraft och transporter som behöver mötas med förbättrad kapacitet i transportsystemet. Trafikverket föreslår därför nedanstående åtgärder inom den ordinarie anslagsramen.

Åtgärderna i Norrbotten är finansierade med 53 procent av totalkostnaden under planperioden och kräver därför ytterligare finansiering efter 2033. Åtgärden i Skellefteå har en finansiering med 33 procent under planperioden. Om ytterligare medel kan tillföras, till exempel genom finansiering med infrastrukturavgifter, är åtgärderna möjliga att genomföra tidigare under planperioden. Detta behöver i så fall studeras ytterligare.

- SgöN⁴⁷ Sävastklinten–Norra Sunderbyn, ny mötesstation och partiellt dubbelspår, kostnad 286 miljoner kronor
- Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1), kostnad 146 miljoner kronor (tillkommer 23 miljoner kronor i medfinansiering)

⁴⁷ Stambanan genom Övre Norrland.

- Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2), kostnad 337 miljoner kronor
- Malmbanan Kiruna–Riksgränsen Stax 32,5 ton, kostnad 405 miljoner kronor
- Malmbanan Svappavaara–Kiruna Stax 32,5 ton, kostnad 250 miljoner kronor.

Dessa åtgärder i Norrbotten syftar till att delvis möta de behov av ökad kapacitet och ökad robusthet på Malmbanan inklusive Luleå C som den planerade investeringen i ett nytt stålverk i Boden innebär. Den nya mötesstationen och det partiella dubbelspåret på en delsträcka mellan Boden och Luleå ökar kapaciteten på banan och bidrar därmed till att säkra kapaciteten för järnvägstransporter till och från hamnen Luleå. Objekten på Luleå C förenklar och effektiviserar terminalhanteringen men bidrar även till att öka kapaciteten, förbättra tillgängligheten och säkerheten för resande. Det finns också starka beroenden mellan det pågående införandet av det nya signalsystemet ERTMS på Malmbanan och åtgärderna på Luleå C. Højningen av Stax⁴⁸ på Malmbanan till 32,5 ton innebär att exempelvis malmtågen kan lastas tyngre och därmed utnyttjas effektivare.

- E4 Förbifart Skellefteå, kostnad 1 429 miljoner kronor.

Med anledning av etableringen av batterifabriken Northvolt i Skellefteå och den snabba samhällsutveckling som nu sker i dess spår, finns ett ökat behov av att ge förutsättningar för såväl stadens utveckling som för resande och transporter i region Västerbotten. Trafikverket bedömer att en dragning av E4 förbi Skellefteå, tillsammans med det pågående bygget av Norrbotniabanan, på ett betydande sätt kommer att förbättra stadens miljö och dess utvecklingsmöjligheter samtidigt som behovet av person- och godstransporter med olika trafikslag kan tillgodoses, inte minst vad gäller de oskyddade trafikanterna. Objektet är samhällsekonomiskt lönsamt.

Mot bakgrund av de stora näringslivssatsningarna i Norrbotten och Västerbotten redovisar Trafikverket till regeringen den 30 november 2021 ett särskilt regeringsuppdrag⁴⁹ där mer omfattande åtgärder enligt fyrstegsprincipen föreslås för att underlätta denna industriutveckling. I denna redovisning, se avsnitt 7.4, föreslås finansieringen ske genom lån för att åstadkomma ett snabbt genomförande.

Om åtgärderna kan finansieras genom lån i enlighet förslagen med lånefinansiering, föreslår Trafikverket att E4 Förbifart Skellefteå alternativt att Norrbotniabanan Dåva–Skellefteå i Västerbottens län tillförs de därmed frigjorda medlen under planperioden.

Ådalsbanan, Västerasby vändslinga

Kapacitetshöjande åtgärd med en kostnad på 122 miljoner kronor (cirka 55 miljoner kronor finansiering från länsplanen i Västernorrland).

Trafiken i stråket förväntas öka allt eftersom Norrbotniabanan byggs ut och företagsetableringarna i Norrbotten och Västerbotten genomförs. Järnvägen mellan Västerasby och–Långsele upprustas för närvarande och möjliggör tillsammans med en vändslinga i Västerasby ökade omledningsmöjligheter mellan Botniabanan och Stambanan genom Övre Norrland. Vändslingan medför även att tågvikten kan ökas för godståg längs Norrlandskusten genom att backarna utmed Ådalsbanan undviks. Ådalsbanan och

⁴⁸ Största axellast.

⁴⁹ Regeringsuppdrag: Uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. Dnr I2021/02468.

Ostkustbanan kan också avlastas genom att godstågen, vid belastade tider med mycket persontrafik, leds via stambanan.

E14 Blåberget–Matfors

Mötesseparering med en kostnad på 381 miljoner kronor (varav 5 miljoner kronor samfinansiering).

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Vägen har stor betydelse för näringslivets transporter av exempelvis timmer till industrin i Sundsvall, arbetspendling samt för turisttrafiken till och från Jämtland-Härjedalsfjällen. Delsträckan Blåberget–Matfors är en av delsträckorna med mest trafik på stråket och ligger på den västra infarten till Sundsvall. Sträckan har bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet där höga hastigheter ofta leder till svåra olyckor. Vägbredden är 13 meter och hastigheten är idag 90 och 100 km/tim. Vägen trafikeras av cirka 9 000 fordon/dygn. Ombyggnaden av nuvarande E14 till mötesfri väg bidrar till att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för fordon och gång- och cykeltrafikanter längs sträckan E14 Timmervägen–Stöde. Etappen utgör en prioriterad och samhällsekonomiskt lönsam del i den fortsatta utvecklingen av förbättrad trafiksäkerhet på E14.

Lund–Göteborg–Öxnered och Stockholm–Skellefteå, hastighetshöjning till 250 km/tim på befintlig bana

Total kostnad för Lund–Göteborg–Öxnered är 1 198 miljoner kronor och för Stockholm–Skellefteå 961 miljoner kronor, summa 2 159 miljoner kronor.

Syftet med objekten är att dra nytta av kommande investeringar i nya snabbare tåg som är planerade att tas i drift mellan 2025 och 2030. Objekten har även god samhällsekonomisk lönsamhet. Objekten belastar planperioden med cirka 40 procent av den totala objektskostnaden, vilket har bedömts vara en nödvändig andel för att dra nytta av en större del av restidsvinsten.

Räppe, ny station

Total kostnad 102 miljoner kronor (cirka 64 procent extern finansiering).

Syftet med objektet är att skapa god tillgänglighet och ett utbud av hållbara färdmedel till och från det nya regionsjukhuset i Växjö. Mötespåret har tidigare haft en kostnad under 100 miljoner kronor och varit planerat att genomföras som ej namngiven trimningsåtgärd. Objektet har prioriterats eftersom det utgör en förutsättning för järnvägsanslutning av det kommande sjukhuset, och kostnaden i nationell plan är låg.

Markarydsbanan/Knäred mötesspår

Total kostnad 124 miljoner kronor (cirka 53 procent sam- och medfinansiering).

Region Halland, Laholms kommun och Trafikverket arbetar för att starta persontrafik på Markarydsbanan mellan Hässleholm och Halmstad. Idag vänder regionaltågen från Hässleholm i Markaryd och resterande sträcka mellan Halmstad och Markaryd används enbart för gods- och omledningstrafik. För att kunna trafikera hela banan med regional persontrafik behöver kapaciteten utökas med ett mötesspår mellan Halmstad och Markaryd. Syftet med objektet är därför att anlägga en mötesstation i Knäred, inklusive plattformar för resandeutbyte. Parallellt planeras även en plattform för resandeutbyte i Veinge samt signal- och plankorsningsåtgärder för att öka kapaciteten och för att få en jämnare hastighet på banan. Mötesspåret i Knäred inklusive plattformar har tidigare haft en kostnad under 100 miljoner kronor och därför varit planerat att genomföras som ej namngiven

trimningsåtgärd. Objektet har prioriterats eftersom det är en förutsättning för att en attraktiv, tät, tillförlitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad, Markaryd och Hässleholm ska kunna starta och att belastningen på nationell plan är låg. Åtgärden har dessutom en hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Västkustbanan, Väröbacka station

Kostnad 153 miljoner kronor (100 procent kommunal medfinansiering).

Objektet innebär anläggning av en ny station för att möjliggöra på- och avstigning för regiontågstrafik i Väröbacka, vilket bland annat skapar förutsättningar för utveckling av Väröbacka till ett stationssamhälle i enlighet med Varberg kommuns ambition. Syftet med objektet är även att förbättra förutsättningarna för regional trafik på Västkustbanan mellan framför allt Varberg och mellanliggande orter upp till Kungsbacka, Mölndal mot Göteborg. Objektet finansieras till 100 procent av Varbergs kommun.

Kapacitetshöjande åtgärder Öresund/Malmö

Total kostnad cirka 1 017 miljoner kronor (100 procent medfinansiering från extern aktör).

Sedan Öresundsbron invigdes år 2000 har integrationen i Öresundsregionen mellan Sverige och Danmark, framför allt på arbets- och bostadsmarknaderna, kontinuerligt fördjupats. Trafikutvecklingen, både på väg och på järnväg har på motsvarande sätt varit kraftig sedan trafikstarten. Trafikverkets bedömning är att järnvägskapaciteten på Öresundsbron, med prognosticerad trafikutveckling enligt Trafikverkets basprognos, ska räcka till cirka 2050. Dessförinnan behöver dock landanslutningarna på bägge sidor om sundet förstärkas. På den danska sidan planeras redan omfattande åtgärder för att möta behovet. Trafikverket och Öresundsbrokonsortiet har gemensamt identifierat vilka åtgärder i järnvägsnätet på den svenska sidan som skulle behövas för att motsvara Öresundsbrons kapacitet. På den svenska sidan behövs åtgärder för att:

- Bygga bort begränsningar på Malmö C där spåranslutningen till banhallen korsar Södra stambanan i plan samt fler plattformsspår på Malmö C Övre
- Säkra möjligheten att trafikera med långa godståg mellan kontinenten och Malmö godsbangård genom att förlänga dagens förbigångsspår i Svågertorp
- Förstärka kapaciteten på Kontinentalbanan mellan Östervärn och Malmö C samt bygga ut kapaciteten på Östervärns station eftersom Citytunneln redan i dagsläget i princip är fullbelagd.

Med de nedan föreslagna åtgärderna bedöms förväntad trafikutveckling för både gods- och persontrafik säkras bortom 2040. Inte minst är åtgärderna viktiga inför att Fehmarn Bältförbindelsen öppnar 2029. Objekten är följande:

- Malmö bangård, planskild spårkorsning
- Malmö C, fler plattformsspår
- Malmö C–Östervärn, dubbelspår
- Svågertorp, förlängning av förbigångsspår.

Järnvågen med överdäckning av E45

Total kostnad cirka 263 miljoner kronor (100 procent medfinansiering från Göteborgs stad).

E45 på den aktuella sträckan går genom centrala Göteborg med bebyggelse tätt inpå leden vilket ger upphov till höga bullernivåer och dålig luftkvalitet. Syftet med objektet är att förbättra luftkvaliteten och bullernivåer för kommande bostäder i anslutning till väg E45. Objektet möjliggör därmed för Göteborgs stads utveckling av blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan med flera gator inom stadsdelen Masthugget. Objektet innehåller även trimnings- och kollektivtrafikåtgärder i anslutning till Järntorgsmotet som förbättrar tillgängligheten i området.

Dessutom ingår ett utredningsobjekt, nämligen

Stockholm C och Tomtebodas bangård, kapacitet med mera – utredning.

Total kostnad i nationell plan 280 miljoner kronor (avser enbart utredning).

Stockholms central är som nationell nod inte rustad för ett ökat resande och har begränsad kapacitet, särskilt för långa tåg som till exempel ingår i höghastighetskonceptet. Stockholms stad och fastighetsägaren Jernhusen planerar att överdäcka spårområdet i samverkan med Trafikverket. Oavsett överdäckning innebär kapacitetsbristerna att järnvägsanläggningen behöver byggas om och tågvändning flyttas till en ny anläggning på Tomtebodas bangård. En ombyggnad av Stockholms central är komplex, tar lång tid och innebär en omfattande samordning. Trafikverket och Jernhusen avser att till 2026 gemensamt driva planering, projektering och start av förberedande arbeten som ändå behöver genomföras, till exempel byte av ställverk. Ett beslut om ett namngivet utredningsuppdrag i nationell plan ger Trafikverket planeringsmandat och lägger fast den långsiktiga inriktningen att Stockholms central behöver reinvesteras. Det finns också medfinansiering och finansiering via infrastrukturavgifter. Definitivt beslut om ett genomförande av en överdäckning sker 2026 när förutsättningar i form av detaljplan med mera föreligger. Total kostnad för objektet beräknas till 8,8 miljarder kronor.

Ytterligare information om investeringsobjekten finns i underlagsrapporten om namngivna investeringar.⁵⁰

7.3.5. Investeringar i planförslaget med finansiering efter 2033

I gällande plan har det skett tidsförskjutningar och fördröjningar i en utsträckning som innebär att flera objekt fortsätter att kräva resurser i större omfattning än förväntat under den kommande planperioden för åren 2022–2033.

Tillsammans med ovanstående medför den fortsatta utbyggnaden av ERTMS, regeringens ökade satsning på nya stambanor för höghastighetståg, Norrbottenbanans kvarvarande etapp och kostnadsutvecklingen i branschen att utrymmet för ytterligare nya investeringsobjekt inom planeringsramen är mycket begränsat.

Det har mot bakgrund av detta genomförts en kostnadsöversyn av ett sextiototal objekt för att så långt som möjligt identifiera konkreta besparingar. De identifierade större besparingarna har uppgått till knappt 3 miljarder kronor fördelat på cirka tio objekt. Besparingarna har åstadkommit genom justerad omfattning och utformning som därmed har kunnat användas till andra objekt.

⁵⁰ Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224.

Utöver besparingarna ovan har Trafikverket dessutom sett över förutsättningarna för att förskjuta genomförandetiden för ett antal objekt. Resultaten av den översynen är att Trafikverket föreslår att sammanlagt nio investeringar i gällande plan förskjuts i tid så att de slutförs efter 2033. I huvudsak rör det sig om objekt som var nya i planen 2018–2029. Ytterligare 11 miljarder kronor har på så sätt kunnat frigöras under planperioden. Nedan i tabell 14 redovisas de objekt⁵¹ som i planförslaget har en del av sin finansiering efter 2033 jämfört med den gällande planen. Varje objekt kommenteras nedanför tabellen.

Generella utgångspunkter för att förskjuta objekten bortåt i tid har varit graden av:

- kostnadsökning
- beroenden till andra åtgärder och de konsekvenser som uppstår av en förskjutning
- effekt på antal omkomna.

Givet utgångspunkterna ovan har delar av finansieringen lagts efter planperioden.

Kostnadsangivelserna nedan är i miljoner kronor. Observera att de objekt som saknar full finansiering under planperioden förutsätter fortsatt finansiering efter 2033.

Tabell 14 Objekt i gällande plan som förskjutits i tid med statlig finansiering efter 2033 (exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadshandlingar). Miljoner kronor.

Objekt	Nytt i plan 2018-2029	Total kostnad i plan 2018–2029, prisnivå 201702	Kostnad efter 2029, prisnivå 201702	Total kostnad i plan 2022–2033, prisnivå 202102	Kostnad efter 2033, prisnivå 202102	Andel kostnad till och med 2033, %
E4 Kongberget–Gnarps		965	0	2 103	489	77
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning	X	5 027	1 403	7 237	6 470	11
E16 Borlänge-Djurås	X	400	0	832	674	19
Alvesta, triangelspår	X	134	0	295	150	49
Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet	X	578	0	796	300	62
Rv 26 Hedenstorp – Månseryd	X	144	0	321	210	35
Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana	X	2 423	823	5 227	3 283	37
Maria–Helsingborg C, dubbelspår	X	3 185	2 435	4 092	3 192	22
E22 Ronneby Ö – Nättraby	X	704	0	1 039	500	52
Summa objekt i gällande plan med finansiering efter 2033					15 268	

⁵¹ Exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadshandlingar.

E4 Kongberget–Gnarps

Objektet har funnits med sedan nationell plan 2010–2021. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av planperioden. Kostnadsökningen är betydande i procent och kronor räknat och beror huvudsakligen på ändrad sträckning och utformning. Tidsförskjutningen innebär att delsträckan mellan Bältinge och Gnarps, en sträcka på cirka 4 kilometer, finansieras efter 2033. Vägen har idag 80 km/tim som skyltad hastighet.

Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning

Objektet var nytt i gällande plan och hade en mindre del av kostnaden efter 2029. Objektets genomförande har med hittillsvarande planering haft sin tyngdpunkt under den andra halvan av planperioden. Objektet ingår i ett avtal mellan staten och Gävle kommun om bostadsutbyggnad. Utredningar har visat att objektet förutsätter stora förändringar på den anslutande Bergslagsbanan mot Gävle för en god funktion och för att möjliggöra en flytt av Gävle godsbangård, åtgärder som inte är finansierade i den gällande planen. Det finns även behov av samplanering med utbyggnaden av det nya signalsystemet ERTMS. Tidsförskjutningen innebär att huvuddelen av finansieringen läggs efter planperioden. Resterande medel möjliggör fortsatt planläggning med produktionsstart sent i planperioden. En tidsförskjutning förändrar förutsättningarna för pågående kommunal och regional planering. Tidsförskjutningen kan även påverka möjligheterna att ta del av det beslutade EU-bidraget från CEF på cirka 35 miljoner kronor.

E16 Borlänge–Djurås

Objektet var nytt i gällande plan. Färdigställande av den första av tre etapper pågår. Kostnadsökningen är betydande i procent och kronor räknat och beror huvudsakligen på ändrad sträckning och utformning på grund av besvärliga geotekniska förutsättningar och hänsynstaganden till bebyggelse. Finansieringen inför planperioden 2022–2033 omfattar färdigställande av den första etappen. De två återstående etappernas finansiering ligger efter 2033. Dagens väg har en skyltad hastighet på 80 km/tim.

Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana

Objektet var nytt i gällande plan och hade en mindre del av kostnaden efter 2029. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av den kommande planperioden. Objektet har fått betydande kostnadsökningar i både procent och kronor räknat på grund av tillkommande åtgärdsbehov i Olofström och Karlshamn. Med förslaget ligger merparten av finansieringen för kostnadsökningen efter 2033.

Alvesta, triangelspår

Objektet var nytt i gällande plan. Kostnadsökningen är stor i procent räknat. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt tidigt under den andra halvan av den kommande planperioden. Tidsförskjutningen innebär att finansieringen av kostnadsökningen läggs efter planperioden.

Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet

Objektet var nytt i gällande plan. Kostnadsökningen är stor i procent räknat. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av den

kommande planperioden. Förslaget innebär att två förbigångsspår med lägre prioritet genomförs efter 2033.

Rv 26 Hedenstorp–Månseryd

Objektet var nytt i gällande plan. Kostnadsökningen är betydande i procent räknat. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av den kommande planperioden och föreslås bli färdigställt efter 2033. Tidsförskjutningen beror, förutom på kostnadsökningen, även på att sträckan idag är mötesseparerad. Den tillkommande effekten när det gäller att minska antalet omkomna är därför låg i förhållande till kostnaden. Förbättringarna ligger istället inom restid och kapacitet vilket haft lägre tyngd i prioriteringen.

Maria–Helsingborg C, dubbelspår

Objektet var nytt i gällande plan och hade en större del av kostnaden efter 2029. Kostnadsökningen är betydande i procent och kronor räknat. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt sent under den andra halvan av den kommande planperioden och är fortfarande i ett tidigt planeringsskede. Tidsförskjutningen innebär att objektet kan påbörjas under planperioden men att huvuddelen genomförs efter 2033.

E22 Ronneby Ö–Nättraby

Objektet var nytt i gällande plan. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av den kommande planperioden. Tidsförskjutningen beror, förutom på kostnadsökningen, även på att sträckan idag är mötesseparerad. Den tillkommande effekten när det gäller att minska antalet omkomna är därför låg i förhållande till kostnaden. Förbättringarna ligger istället inom restid och kapacitet vilket haft lägre tyngd i prioriteringen.

Ytterligare sex objekt har i sin planerade framdrift finansiering efter 2033 (se tabell 15).

Tabell 15 Objekt i gällande plan med statlig finansiering efter 2033 exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadförhandlingar. Miljoner kronor.

Objekt	Total kostnad i plan 2022–2033, prisnivå 202102	Kostnad efter 2033, prisnivå 202102	Andel kostnad till och med 2033, %
Tomtebodavägen – Kallhäll, ökad kapacitet (pågående)	23 106	762	97
Norrbottenbanan (Umeå) Dåva – Skellefteå ny järnväg	15 467	4 804	69
Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	12 891	10 528	18
Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	2 267	276	88
Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	5 395	351	94
Halmstad C/bangård	730	200	73
Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58			
Summa objekt i gällande plan med finansiering efter 2033		16 921	

Utöver objekten ovan har nio av de tillkommande objekten i planförslaget kvarstående finansieringsbehov efter 2033 (se tabell 16).

Tabell 16 Nya objekt i förslaget till plan 2022-2033 med statlig finansiering efter 2033 exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadsförhandlingar. Miljoner kronor.

Objekt	Total kostnad i plan 2022–2033, prisnivå 202102	Kostnad efter 2033, prisnivå 202102	Andel kostnad till och med 2033, %
Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton	405	162	60
Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton	250	100	60
SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	286	114	60
Luleå C flytt av personvagns- uppställning (etapp 1)	146	58	60
Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	337	231	32
Norrbotniabanan Skellefteå – Luleå ny järnväg	23 269	20 267	13
E4 förbifart Skellefteå	1 429	958	33
Stockholm-Skellefteå, 250 km/h på befintlig bana	961	810	16
Lund-Göteborg-Öxnered, 250 km/h på befintlig bana	1 198	486	60
Summa nya objekt i planförslaget med finansiering efter 2033		23 186	

7.3.6. Redovisning av förslag till byggstartar år 2022–2024 och 2025–2027

Regeringen uppdrog den 11 mars 2021 åt Trafikverket att lämna förslag på objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2022–2024) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2025–2027). Trafikverket redovisade uppdraget den 14 april 2021. Regeringen har i direktivet till föreliggande uppdrag angett att om planförslaget föranleder ändringar i förhållande till det förslag till byggstartar som Trafikverket redovisade i april 2021, ska ändringsförslagen särskilt redovisas och motiveras. Förslag till byggstartar redovisas i bilaga 1. Det finns även en fördjupad redovisning av efterfrågade uppgifter i underlagsrapport Namngivna investeringar⁵², i vilken ändringsförslagen redovisas och motiveras.

Följande är de objekt som har fått förändringar i byggstartperiod jämfört med redovisningen 14 april 2021.

⁵² Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Publikation 2021:224.

7.3.6.1. Objekt som har byggstartat

Innan utgången av 2021 beräknas objekt ERTMS, ScanMed etapp 1 inklusive Katrineholm–Åby (Korridor B) (enlig benämning i plan 2018–2029), ha byggstartat (se tabell 17). Objektet i planförslaget har delats i två deletapper. Även objektet E18 Köping–Västjädra, kapacitetsbrister beräknas byggstarta 2021. Objektet har regeringsbeslut om att få byggstarta sedan tidigare.

Tabell 17 Objekt som har byggstartat innan utgången av 2021 – Observera uppdelning av ERTMS ScanMed etapp 1 inklusive Katrineholm–Åby (Korridor B).

Objekt	Byggstart enligt senaste rapportering (april 2021)	Byggstart enligt planförslag
ERTMS, TC ⁵³ Hallsberg–Norrköping	2022–2024	Pågående
ERTMS, TC Malmö	2022–2024	Pågående
E18 Köping–Västjädra, kapacitetsbrister	2022–2024	Pågående

7.3.6.2. Objekt som föreslås byta byggstartsgrupp till grupp 1–3

Trafikverket föreslår att tre objekt byter byggstartsgrupp från år 4–6 till år 1–3. Det berör Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår samt två av de tre deletapperna av objektet Införande av FRMCS enligt tabell 18. Kvarstående deletapp av FRMCS föreslås flytta till senare år inom planperioden enligt tabell 18.

Tabell 18 Objektet Införande av FRMCS med ny uppdelning och föreslagna byggstartsgupper.

Objekt	Byggstart enligt senaste rapportering (april 2021)	Byggstart enligt planförslag
Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår	2025–2027	2022–2024
Förtätning av GSM-R (Järnvägs kommunikationssystem)	2025–2027	2022–2024
FRMCS (Järnvägs kommunikationssystem) tunnel	2025–2027	2022–2024

7.3.6.3. Övriga objekt som föreslås få ändrad period

Vidare föreslår Trafikverket att fyra objekt som ingick i byggstartsbeslutet för år 4–6 flyttas till senare år inom planperioden enligt tabell 19. Detta på grund av förändrade förutsättningar avseende planeringsmognad och kostnader för objekten i förhållande till den gällande planen 2018–2029 samt med hänsyn till de totala ekonomiska utrymmena för nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

⁵³ Trafikledningscentral

Tabell 19 Objekt som föreslås flyttas till senare år inom planperioden.

Objekt	Byggstart enligt senaste rapportering (april 2021)	Byggstart enligt planförslag
E22 Gladhammar–Verkeback	2025–2027	2028–2033
E4 Kongberget–Gnarp	2025–2027	2028–2033
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning	2025–2027	2028–2033
E22 Ronneby Ö–Nättraby	2025–2027	2028–2033
Införande av FRMCS (Järnvägs kommunikationssystem)	2025–2027	2028–2033

7.3.6.4. Nya förslag till objekt att förbereda för byggstart

Trafikverket föreslår dessutom att tolv objekt som inte ingick i byggstartsbeslutet för år 4–6 får beslut om att få förbereda för byggstart under åren 2025–2027 enligt tabell 20. I förslaget ingår objekt där planeringen inte kommit så långt att de uppfyller alla kriterier, men föreslås ingå för att alla förutsättningar ska kunna klarläggas och utredas.

Tabell 20 Nya objekt som Trafikverket föreslår ska få förberedas för byggstart under åren 2025–2027.

Objekt	Byggstart enligt planförslag
Uppsala, Plankorsningar	2025–2027
E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm	2025–2027
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	2025–2027
Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	2025–2027
Rv 26 Mullsjö–Slättäng	2025–2027
Högsjö västra, förbigångsspår	2025–2027
Katrineholm, förbigångsspår	2025–2027
Heby, Mötespår	2025–2027
Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhetshöjande åtgärder	2025–2027
Laxå, bangårdsombyggnad	2025–2027
Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	2025–2027
ERTMS, Trafikledningscentral Boden Ånge	2025–2027

7.3.7. Investeringar som övervägts som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket redovisa ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent (se även bilaga 1 och underlagsrapporten om investeringsåtgärder). Dessa 10 procent motsvarar enligt Trafikverkets beräkning cirka 28,6 miljarder kronor.

Trafikverket har valt att föreslå dels utökad alternativt full finansiering för flertalet av de objekt som har kvarstående finansieringsbehov efter 2033 i förslaget till plan, dels ett antal

förslag till nya vägobjekt med huvudsakligen tydlig landsbygdsprofil och god trafiksäkerhetsnytta. Det återstående utrymmet upp till nivån 28,6 miljarder kronor föreslår Trafikverket ska användas för en utökning av medlen till trimningsåtgärder på landsbygdsvägnätet för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Motiven för att utöka finansieringen inom planperioden av de objekt som redan prioriterats i den gällande planen är främst att de ska kunna färdigställas och ge de nyttor som förväntas tidigare. Motiven för att föreslå namngivna vägobjekt med en huvudsaklig landsbygds- och trafiksäkerhetsprofil är att anspråken runt om i landet på förbättrade vägar är höga. De handlar exempelvis om att möjliggöra säker arbets- och studiependling med rimliga restider men även förutsägbara transporttider för gods i de delar av landet där vägtrafik är och förväntas vara det dominerande transportsättet under överskådlig tid. Ökningen av trimningsmedlen svarar på samma sätt som de namngivna vägobjekten upp mot de behov som kan tillgodoses med åtgärder med en kostnad under 100 miljoner kronor.

Åtgärderna har huvudsakligen identifierats utifrån Trafikverkets arbete med betydande brister⁵⁴ och redovisas nedan regionvis.

Nord

- E10 Mertainen–Kauppinen mötesseparering
- E12 Kulla–Norrfors mötesseparering
- E4 Ljusvattnet–Yttervik mötesseparering
- E4 Grimsmark–Broänge mötesseparering.

Mitt

- E4 Kongberget–Gnarp, full finansiering under planperioden
- Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning, full finansiering under planperioden
- E16 Borlänge–Djurås, full finansiering under planperioden
- E 16/väg 66 Förbi Yttermalung
- E16 Lönnemossa–Klingvägen, mötesseparering
- RV 50 Förbi Grängesberg
- Väg 56 Hedesunda–Valbo/Gävle, Räta linjen
- E14 Lockne–Optand/Förbi Brunflo
- E4 Förbi Örnsköldsvik.

Öst

- Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm), ökad finansiering under planperioden
- E20 Trafikplats Gröndal–Eskilstuna 2+2
- Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro.

Stockholm

⁵⁴ Trafikverket (2020), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271.

- E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Rotebro, ITS
- E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm.

Väst

- Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet, full finansiering under planperioden
- E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Bäckevarv–Årjäng, ombyggnad till 2+1
- E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Töcksfors–Bäckevarv, ombyggnad till 2+1
- Väg 26 Halmstad–Oskarström, 2+1-väg
- E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1.

Syd

- E22 Ronneby Ö–Nättraby, full finansiering under planperioden
- Alvesta, triangelspår, full finansiering under planperioden
- Maria–Helsingborg C, dubbelspår, ökad finansiering under planperioden
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana, ökad finansiering under planperioden
- E4 Trafikplats Ekshagen
- Rv 26 Smålandsstenar–Gislaved
- Rv 40 Skogslid–Haga
- E22 Genom Mönsterås
- Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten
- Rv 40 Toverum–Hyttan
- Rv 25 Förbi Lessebo
- Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats
- E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörväg E4 genom Jönköping, tpl Ekshagen.

7.3.8. Kort om kostnads- och effektbedömningar och deras osäkerheter

För nya investeringsåtgärder och för ej ekonomiskt byggstartade investeringsåtgärder i befintlig plan, har nya anläggningskostnads kalkyler tagits fram enligt Trafikverkets kalkylprocess som omfattar traditionell kalkylmetodik (kvantiteter x à-pris) och osäkerhetsanalys enligt successivprincipen⁵⁵. För investeringsåtgärder där det redan fanns aktuella kalkyler framtagna med denna metod har en prisnivåomräkning skett av dessa kalkyler.

För investeringsåtgärder som bedömts ligga längre bort i tiden och där utformningen är mer osäker har en förenklad metod använts för kalkylering, som kallas grov kostnadsindikation.

⁵⁵ Läs mer i Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224, avsnitt 1.1.7.

För flertalet investeringsåtgärder i gällande plan som ännu inte har byggstartat, och för nya förslag till investeringsåtgärder, har nya samhällsekonomiska analyser och samlade effektbedömningar genomförts.⁵⁶ Ett sammandrag redovisas i bilaga 1 i denna rapport och en mer utförlig redovisning av investeringarna finns i en underlagsrapport.⁵⁷

7.4. Åtgärder för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och i Västerbotten⁵⁸

De företagsetableringar och företagsexpansioner som genomförs eller planeras i Norrbottens län och Västerbottens län kommer att ställa nya krav på transportinfrastrukturen. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera vilken påverkan detta får för transportinfrastrukturen samt vilka behov av åtgärder som kan väntas uppstå med anledning av denna samhällsomställning.

Uppdraget är avgränsat till pågående stora företagsetableringar i Norrbottens län och Västerbottens län och dess påverkan på den statliga transportinfrastrukturen i Sverige. De etableringar som särskilt ger påverkan på transportsystemet i form av både godstransporter och persontransporter är omställning till koldioxidfri stålframställning (Hybrit Development AB, LKAB, SSAB och H2 Green Steel AB) samt företagsetableringar och expansioner i Skellefteå (Northvolt AB, Boliden AB och följetableringar). Flera av investeringarna kopplat till omställning till koldioxidfri stålframställning planeras just nu för att vara i produktion med början 2025, medan Bolidens investeringar och Northvolts första etapp beräknas vara i produktion innan årets utgång.

Analysen visar att påtagliga trafikökningar, jämfört med dagens trafik och Trafikverkets basprognos, framförallt kommer att påverka följande befintliga infrastruktur:

- Järnvägen Luleå–Riksgränsen
- Hamn och farled i Luleå
- Väg E4 förbi Skellefteå, samt anslutande statliga regionala vägar i Skellefteå (Skellefteåtriangeln)
- Lokala statliga vägar i direkt anslutning till företagsetableringarna.

Analysen visar också att ökad arbetspendling är en förutsättning för kompetensförsörjningen till de nya etableringarna. De pågående företagsetableringarna och den samhällsomvandling samt befolkningsökning som dessa medför kommer också att innebära ökade trafik- och transportflöden längs Norrlandskusten och vidare söderut i Sverige. Detta innebär att den planerade Norrbotniabanan kommer att vara viktig ur flera perspektiv för att få en robust och effektiv infrastruktur längs Norrlandskusten.

7.4.1. Järnvägen Luleå–Riksgränsen

För att möta behovet av utvecklad infrastruktur föreslår Trafikverket en lånefinansiering för att kunna göra en storsatsning på järnvägen Luleå–Riksgränsen som är helt avgörande för

⁵⁶ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

⁵⁷ Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, Publikation 2021:224.

⁵⁸ Se även den särskilda redovisningen rörande regeringsuppdraget: Trafikverket (2021), Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten. Publikation 2021:229.

att säkerställa att näringslivssatsningarna kan genomföras på ett önskvärt sätt. Inom ramen för detta paket bör följande delar ingå:

- Dubbelspår Luleå–Boden
- Ökning till Stax 32,5 ton på sträckan Kiruna–Riksgränsen och Svappavaara–Kiruna
- Förlängning av mötesstationerna Murjek, Harrträsk, Näsberg och Nuortikon
- Luleå C flytt av personvagnsuppställningen samt ombyggnad av personbangård
- Malmбанan Boden–Gällivare stängselsystem och passager för ren och vilt
- Mindre trimningsåtgärder i Luleå C, Boden C och på sträckan Boden–Kiruna.

Kostnaderna för järnvägsåtgärderna Luleå–Riksgränsen uppskattas till cirka 7,5 miljarder kronor.

Lånefinansieringen skulle möjliggöra ett snabbt genomförande av järnvägsåtgärderna på sträckan Luleå–Riksgränsen vilket delvis skulle kunna finansieras med högre banavgift. Inriktningen bör vara att en andel av investeringskostnaden kan tas ut av de järnvägsföretag som utnyttjar bandelen och som får nytta av investeringarna. Utformningen av en sådan finansieringslösning behöver utredas vidare.

7.4.2. Vägar kring Skellefteå

För att möta den snabba samhällsutvecklingen och de industriinvesteringar som nu sker i Skellefteå föreslår Trafikverket en satsning på följande åtgärder i Skellefteå:

- E4 förbifart Skellefteå
- Demonstrationsanläggning i syfte att möjliggöra utveckling kopplad mot elektrifiering och digitalisering på väg 372 Skellefteå–Skelleftehamn
- Åtgärder i form av trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder på väg 95, 372 och AC 827 i Skellefteå. För att säkerställa genomförande bör en eventuell extra satsning till den regionala planen prövas.

Kostnaden för E4 förbifart Skellefteå uppskattas till cirka 1,4 miljarder kronor och kostnaderna för de trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärderna på väg 95, 372 och AC 827 uppskattas till cirka 600 miljoner kronor.

En eventuell lånefinansiering till järnvägen Luleå–Riksgränsen skulle frigöra cirka 700–800 miljoner kronor i Trafikverkets förslag till nationell plan vilket skulle kunna användas för att finansiera delar av E4 förbifart Skellefteå. Det innebär dock att förbifarten kommer att kunna slutföras först efter 2033. För att kunna öka framdriften bör andra finansieringar såsom medfinansieringar och infrastrukturavgifter prövas. För förbifarten på väg E4 i Skellefteå finns det en möjlighet att finansiera bron över Skellefte älv med en infrastrukturavgift. Det behöver dock analyseras ytterligare.

7.4.3. Norrbottenbanan

Trafikverket har analyserat möjligheterna att tidigare lägga åtgärder i gällande nationell plan. För Norrbottenbanan, delen Däva–Skellefteå är det möjligt att tidigare lägga byggstarten med ett till två år och färdigställandet skulle då kunna ske i slutet på planperioden 2022–2033, om ingen hänsyn tas till eventuella finansiella begränsningar och under förutsättning att tillståndsprocesser inte drar ut på tiden.

7.5. Innovation i utvecklingen av transportinfrastrukturen

Ny teknik som bygger på automatisering, digitalisering och elektrifiering behöver få genomslag i det praktiska genomförandet av entreprenader, för att på sikt kunna bidra till mer hållbara och kostnadseffektiva lösningar. Trafikverket föreslår ett antal projekt som myndigheten bedömer är lämpliga för olika typer av systemdemonstration, för att accelerera införandet av nya lösningar samt öka Trafikverkets och branschens förmåga inom planering, trafikledning, vidmakthållande och byggande. Se även kapitel 5 om de övergripande prioriteringarna inom forskning och innovation.

Inledningsvis ges en övergripande bild av digitaliseringens potential på transportområdet, för att illustrera vad innovation kan åstadkomma i det specifika avseendet. Därefter redovisas konkreta förslag på objekt som kan vara lämpliga för olika innovativa lösningar.

7.5.1. Digitaliseringens påverkan på transportsystemet

Digitalisering är en utveckling och förändrande kraft som påverkar hela samhället, inklusive transportsystemets utformning, underhåll och användning. Mängden data och information ökar och blir alltmer lättillgänglig. I takt med att samhället digitaliseras skapas nya tjänster i transportsystemets olika delar, där befintlig infrastruktur tas till vara och utvecklas med hjälp av digital infrastruktur⁵⁹ och digitala lösningar. Digitaliseringen möjliggör också nya typer av åtgärder och beslutsstöd som på olika sätt bygger på interaktion mellan fordon och infrastruktur för att skapa nytta i transportsystemet.

Trafikverket kommer under planperioden att verka för att ta tillvara digitaliseringens möjligheter genom att beakta utveckling av informationsmängder och den digitala infrastrukturen, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer. Nya typer av åtgärder med tydliga inslag av digitalisering som ger direkta effekter i transportsystemet kan underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem.

Åtgärder och beslutsstöd som nyttjar digitalisering kan även komplettera nuvarande arbete med åtgärdsval, och på sikt ersätta dagens åtgärder med nya lösningar. Detta kan ske genom att identifiera brister och behov på ett effektivt sätt samt föreslå kostnadseffektiva åtgärder i transportsystemet. Dessa åtgärder bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls, till exempel genom att optimera nyttjandet av befintlig kapacitet, minska utsläppen på utsatta platser, förbättra framkomlighet och tillgänglighet eller till att färre omkommer eller skadas allvarligt i transportsystemet.

Åtgärder som nyttjar digitalisering inom transportsystemet kommer steg för steg att utvecklas, demonstreras och implementeras under planperioden. Genomslagstakten beror på flera faktorer som är svåra att uppskatta en tydlig tidplan för. Det handlar bland annat om teknikutveckling, tillgång till data, efterfrågan hos transportköpare, behov av förändrade regelverk och utveckling av Trafikverkets interna arbetssätt för upphandling och genomförande av åtgärder. Därför krävs ett flexibelt förhållningssätt och utrymme i planeringsprocessen för att kunna driva förutsättningsskapande initiativ som leder till att Trafikverket stegvis kan implementera den här typen av nya åtgärder och beslutsstöd.

Ökad tillgång till och produktion av data och information i olika former innebär nya möjligheter att utveckla alla delar i planeringen av transportsystemet. Därför bör satsningar

⁵⁹ Digital infrastruktur kan delas upp i hård och mjuk infrastruktur. Den hårda är fysisk infrastruktur, till exempel master, kablar, ledningar och sensorer. Det är dessa saker som transporterar data. Den mjuka infrastrukturen handlar om lagar, standarder och begreppsanvändning och är sådant som gör att data kan delas och användas till att förbättra tjänster och funktioner i transportsystemet.

inom detta område prioriteras under planperioden. Information blir en allt viktigare del av transportsystemet. Trafikverket följer regeringens strategi Data – en underutnyttjad resurs för Sverige, och arbetar aktivt för att tillgängliggöra exempelvis vägdata, trafikdata och digitaliserade trafikregler.⁶⁰ Data som delas mellan olika aktörer möjliggör och underlättar utvecklingen av nya tjänster och tekniker som optimerar transporter, underhåll och användandet av vägsystemet genom val av tidpunkt, färdmedel eller resväg. Detta skulle bidra till ett mer effektivt nyttjande av transportsystemet, exempelvis genom dynamisk trafikregelgivning som stöttar introduktionen av automatiserade fordon.

Datadriven analys ger möjlighet att med större precision beskriva mål, behov och brister i transportsystemet, och att fatta väl avvägda beslut och välja kostnadseffektiva åtgärder för både investeringar, underhåll och trafikledning. För att möjliggöra detta krävs en ambitionshöjning av förmågan hos aktörer i transportsystemet att ta emot, hantera och kvalitetssäkra data om bland annat infrastrukturen, dess tillstånd och flöden. Det kan till exempel ske genom att ta steg mot att skapa en digital tvilling av infrastrukturen, en grunddatadomän för transportsystemet eller förtydliga Trafikverkets uppdrag kring Nationell vägdata (NVDB). Dessa är exempel på digitala initiativ hos myndigheten som har direkt påverkan på transportsystemet och skapar nytta hos olika aktörer.

En grundläggande del i utvecklingen handlar om tillgång till rätt data med rätt kvalitet för att skapa förutsättningar för att kunna använda olika analysverktyg och AI med framgång. Denna utveckling är en grundförutsättning för att bli en datadriven organisation. Inom Trafikverket pågår för närvarande ett antal förutsättningsskapande aktiviteter, exempelvis fortsatt etablering av informationsförvaltning, utveckling av regelverk för hantering av stora och mer samlade datamängder, utveckling av vår tekniska analysmiljö och införande av nya roller inom analysområdet.

Trafikverket kommer inte att på egen hand kunna skapa alla de positiva effekter som en digitalisering av användande, byggande och vidmakthållande av transportsystemet kan ge. Trafikverket och andra statliga aktörer behöver agera som stabila hörnpelare i de nätverk som uppstår.

Digitaliseringen kräver en tydlig positionering av Trafikverkets roll och uppgift i de system där flera parter är beroende av varandra för att nå utvecklingsmålen. Således finns ett behov av att utreda vilka initiativ som staten, genom exempelvis Trafikverket, ska ansvara för.

7.5.2. Plan för fortsatt elektrifiering

Enligt direktivet ska Trafikverket redogöra för det fortsatta genomförandet av den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021.⁶¹ Redovisningen kan sammanfattas i följande rekommendationer:

- Lokala och regionala tunga transporter kan elektrifieras med en utbyggd laddinfrastruktur. Bristen på infrastruktur för stationär laddning bedöms utgöra ett hinder för elektrifiering av tunga fordon och infrastrukturen bör byggas ut i närtid för att påskynda elektrifieringen.

⁶⁰ <https://www.regeringen.se/4aa1b8/contentassets/56abce3c5f6447a1a285602718b86ad1/data--en-underutnyttjad-resurs-for-sverige-en-strategi-for-okad-tillgang-av-data-for-bl.a.-artificiell-intelligens-och-digital-innovation>

⁶¹ Trafikverket (2021), Analysera förutsättningar och planera för utbyggnad av elvägar. Publikation 2021:013. Trafikverket (2021). Behov av laddinfrastruktur för snabbbladdning av tunga fordon längs större vägar. Publikation 2021:012.

- För tunga fordon som används över större områden, har länge körsträckor eller har ett högre energibehov finns flera tänkbara alternativ såsom elväg, bränslecell, biodrivmedel och stationär laddning.
- Under de närmaste åren behövs fortsatt arbete med att ta fram kunskapsunderlag kring hur tunga lastbilar som verkar över längre avstånd kan elektrifieras.

Elektrifieringslösningar för tunga transporter utvecklas i snabb takt och Trafikverket ser i nuläget ingen anledning att ändra de övergripande rekommendationerna. Den snabba utvecklingen inom batterikapacitet och möjligheter att nyttja vätgas bidrar till att den nu föreslagna ambitionsnivån för utbyggnad av elvägar är något lägre jämfört med den plan som föreslogs i regeringsuppdraget.

Planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg (den så kallade piloten) på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs, och elvägen förväntas vara i drift kring årsskiftet 2025–2026. Beräknad totalkostnad för objektet är 500–600 miljoner kronor och beror bland annat på val av teknik. Fler objekt under perioden 2022–2026 bedöms inte vara rimligt med hänsyn till långa ledtider för den fysiska planläggningsprocessen.

Den fortsatta planeringen syftar även till att kunna besluta om en eventuell fortsatt utbyggnad av elvägar inom ramen för nästa planrevidering. Trafikverkets förslag är därför att se över den tidigare utbyggnadsplanen, identifiera lämpliga sträckor och peka ut dem som prioriterade brister inför nästa planrevidering. Trafikverket bedömer att sträckor på cirka 200–300 kilometer kan vara en lämplig ambition att planera för med hänsyn till den snabba utvecklingen inom andra områden inom elektrifieringen av transportsystemet. Det sker även mycket internationellt kring elvägar där bland annat USA, Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Israel och Kina har strategier för elektrifiering av transportsystemet som inkluderar elvägar. Det ska även etableras större test och permanenta sträckor i både Italien, Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Indien och Israel de närmaste åren.

När det gäller samordning av elvägar avser Trafikverket ta ett fortsatt ansvar, framför allt nationellt men delvis även internationellt. Det sker genom Trafikverkets elektrifieringsprogram och kommer att innefatta olika typer av aktiviteter. Det handlar om aktörssamverkan och olika typer av seminarier eller workshops. Det kan också handla om att sprida kunskap och bidra till en gemensam kunskapsplattform för olika aktörer.

I den fortsatta planeringen av elektrifiering av transportsektorn och i synnerhet elvägar är en fortsatt samverkan med Energimyndigheten och andra berörda myndigheter viktig. Trafikverket kommer därför att ta initiativ till en tydligare samverkan mellan berörda myndigheter. Det är också viktigt att beakta utvecklingen inom området och följa det arbete som bedrivs inom Elektrifieringskommissionen det närmaste året.

7.5.3. Förslag på lämpliga objekt för innovativa lösningar

Trafikverket föreslår här ett antal projekt som myndigheten bedömer är lämpliga för olika typer av innovation och för att driva på utvecklingen mot minskade klimatavtryck i byggskedet. De projekt som beskrivs nedan under 7.5.3.1 och 7.5.3.4 är inte namngivna och kommer att utvecklas och finansieras inom posten trimnings- och miljöåtgärder.

7.5.3.1. Väg 372 Skellefteå

Väg 372 knyter samman centrala Skellefteå med hamnen och industriområdet Bergsbyn där Northvolt och andra etableringar väntas skapa cirka 5 000 nya arbetstillfällen. En systemdemonstrator föreslås omfatta både en plattform för utbyte och samverkan liksom delprojekt för fysiska och digitala anpassningar av infrastrukturen. Flera aktörer involveras för sådana åtgärder, och diskussion för att skapa en plattform pågår redan med

DriveSweden, universiteten i Luleå och Umeå, Region Västerbotten, Skellefteå kommun och näringslivsföreträdare (Northvolt, Boliden). En systemdemonstrator ska leda till beställningar av trimningsåtgärder som möjliggör elektrifierade och på sikt automatiserade gods- och persontransporter längs väg 372.

Trafikverket bedömer att väg 372 skulle kunna utgöra en lämplig sträcka för elektrifiering och digitalisering som kan kopplas till de ovan nämnda satsningarna.

7.5.3.2. Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn

Tvärförbindelse Södertörn blir en två mil lång ny mötesfri motortrafikled söder om Stockholm med separat gång- och cykelväg längs hela sträckan. Tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Norrortsleden bildar tvärförbindelsen en yttre tvärled som binder samman de södra och norra delarna av Stockholms län. Leden knyter även samman den nya hamnen Nynäshamn-Norvik med E4/E20 och bidrar därmed till att skapa förutsättningar för en ökad överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Genom att skapa särskilt utrymme för nya innovationer och arbetssätt under en av de senare entreprenaderna vid byggandet, vill Trafikverket undersöka möjligheterna till effektivisering och minskad miljöbelastning. Elektrifiering, digitalisering och automatisering skapar tillsammans nya möjligheter för att effektivisera anläggningsprojektet. Utsläppen av växthusgaser kan minskas, energi- och resursanvändningen effektiviseras och kvaliteten i informationsutbyte genom hela byggprocessen ökas. Genom att kombinera elektrifiering med digitalisering och autonoma fordon är bedömningen också att tidsåtgången för vissa aktiviteter kan minskas genom att utnyttja en större del av dygnet. Digitaliseringen i sin tur skapar förbättrade möjligheter till exempel för optimering av masstransporter, ökad personsäkerhet samt kontroll av mängder och kvalitet.

7.5.3.3. Norrbotniabanan

För Norrbotniabananens första etapp med fastställd järnvägsplan (Umeå–Dåva), har Trafikverket redan nu ställt krav på att vissa delar av tunnelentreprenaden (borrning, bergsförstärkning och skrotning) ska genomföras med elektrifierade arbetsmaskiner.

När det gäller lastning och uttransport av bergmassor sker dessa moment idag med dieseldrivna maskiner. För att närma sig ett klimatneutralt byggande överväger Trafikverket därför att leasa elektrifierade dumperar och hjullastare samt laddinfrastruktur, så att denna utrustning kan tillhandahållas entreprenören. Att leasa utrustningen är ett sätt att forcera elektrifieringen. Entreprenören hinner nämligen inte anskaffa sådan utrustning efter kontrakts tecknande. Skulle detta förverkligas bedömer Trafikverket att projektet kan vara det första helelektrifierade tunneldrivningsprojektet i världen.

7.5.3.4. Regional demonstrator för fortsatt elektrifiering

Trafikverket ser ett behov av att testa och demonstrera hur elvägar, och även elektrifiering i annan form än elvägar, kan integreras i vägtransportsystemet och samhället i stort. Ett exempel skulle kunna vara en regional demonstrator som visar hur elektrifieringen kan genomföras i gränssnittet mellan statlig och kommunal väghållare, och där såväl lätt som tung trafik ska kunna tillgodogöra sig elektrifieringens potentialer.

Trafikverket bedömer att en regional systemdemonstrator (pilot) av det slag som beskrivits ovan skulle bidra till kunskap gällande både tekniska, juridiska och affärsmässiga aspekter på elektrifieringen. Vidare bedömer Trafikverket, efter att ha sonderat förutsättningarna för samarbete, att det finns intressenter för en sådan regional demonstrator i Halmstad med omnejd.

7.6. Nya stambanor för höghastighetståg

Regeringen har i direktiven angett att Trafikverkets planförslag bör innefatta investeringar på de nya stambanorna för höghastighetståg till ett belopp av 107 miljarder kronor, att de etapper av de nya stambanorna som ingår i nu gällande plan ska genomföras och att samtliga etapper ska ingå i planförslaget (se figur 29).

Då förutsättningar i nuläget saknas för att komma fram i pågående planläggningsprocess för Göteborg–Borås behöver Trafikverket senarelägga planerad produktion av objektet och omfördela medel till andra objekt både inom och utom nya stambanor under planperioden. Trafikverket föreslår därför att 104 miljarder kronor avsätts för nya stambanor under planperioden.

Figur 29 Principiell kartbild över nya stambanor för höghastighetståg.



7.6.1. Nuvarande systemutformning och pågående planering

Syftet med nya stambanor Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö är att de ska:

- Tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samt möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige och andra länder i Europa.
- Genom ökad tillgänglighet och nya reserelationer skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling.
- Främja hållbara resor och transporter.

De nya stambanorna ska också bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

För att leverera den funktion som är syftet med nya stambanor har inriktningen varit ett separerat system dimensionerat för en hög hastighet (320 km/tim⁶²) och en anläggning med lågt underhållsbehov.

I den gällande planen ingår tre etapper av nya stambanor för vilka planläggningsprocess pågår: Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund. Planeringsarbetet på de centrala delarna mellan Linköping och Borås/Hässleholm ligger vilande sedan åtgärdsvalsstudier avslutades 2018, eftersom sträckorna inte ingår som namngivna objekt eller utpekade brister i gällande nationell plan.

Investeringskostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är bedömd till 325 +/- 55 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.⁶³

7.6.2. Kostnadsreducerande åtgärder i investeringsskedet

Trafikverket ska enligt regeringens direktiv redovisa hur valet av produktionsmetoder kan bidra till en effektivare utbyggnad och ökad uppfyllelse av de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, samt vilka andra kostnadsreducerande åtgärder som kan bidra till sänkta produktionskostnader, vilka åtgärder som krävs för att dessa ska kunna realiseras och hur stora besparingar som kan förväntas.

För att minska kostnaderna i investeringsskedet har Trafikverket gjort ett fördjupat arbete inom de potentialområden för reducerad investeringskostnad som redovisades i samband med regeringsuppdraget i februari 2021⁶⁴.

Utifrån de möjliga kostnadsreducerande åtgärder i investeringsskedet som identifierats är Trafikverkets mål att den totala investeringskostnaden för nya stambanor ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.

Detta föranleder bland annat att följande förändringar jämfört med tidigare inriktning görs på systemnivå:

- Teknikval med lägre investeringskostnad görs genom anpassning av tekniska standarder. Till exempel utformas hela systemet med ballasterat spår.
- Förenklade tätortspassager genom sänkta hastigheter i vissa tätorter för att minska kostnaderna för centrala stationslägen.
- Förenklade stationsutformningar genom färre spår för vändande tåg.

Konsekvenserna av justeringarna blir att restiden för ändpunktstrafiken ökar med 5–10 minuter. Möjligheterna för tågvändningar minskar, vilket medför att vissa hittills antagna trafikeringsupplägg för den regionala trafiken inte blir möjliga. I viss mån begränsas därför flexibiliteten i systemet och kapacitetstillskottet blir något mindre. Systemet kommer att utformas för att ge minst lika god tillgänglighet och punktlighet som andra nybyggda delar av det svenska järnvägssystemet, men inte längre med den högre ambitionsnivå för nya

⁶² Utom Ostlänken och Göteborg–Borås som dimensioneras för 250 km/tim.

⁶³ Indexreglerad kostnad motsvarande de tidigare redovisade 295 +/- 50 miljarder kronor som avsågs i 2017 års prisnivå. Kostnad omfattar nya stambanor mellan Gerstaberget (Järna), Almedal (Göteborg) respektive Lund. För avgränsningar avseende kostnadsbedömning, se även: Trafikverket (2021) Nya stambanor – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Publikation 2021:187.

⁶⁴ Trafikverket (2021), Nya stambanor för höghastighetståg – Slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg. Publikation 2020:025.

stambanor som Trafikverket tidigare utgått ifrån. Förändrade teknikval ger även ett ökat behov av underhåll och reinvesteringar.

De funktionella förändringarna som görs bedöms ligga i linje med syftet för nya stambanor och de övergripande förväntningarna på systemet. Vissa delnyttor kommer att förändras medan de samlade nyttorna för systemet som helhet förväntas bli ungefär samma som i aktuella bedömningar.

Inriktningen att minska investeringskostnaderna med 65 miljarder kronor innebär att den bedömda kostnaden för nya stambanor efter kostnadsreducerande åtgärder är 260 +/- 45 miljarder kronor.⁶⁵

Vilka kostnadsreducerande åtgärder som är möjliga att genomföra i olika delar av systemet beror på en mängd parametrar, till exempel topografiska förutsättningar, nuvarande systemutformning och rimligheten i eventuella omtag i pågående processer. Ny bedömd kostnad efter kostnadsreducerande åtgärder för systemet och de ingående objekten framgår av tabell 21.

Tabell 21 Bedömda kostnader enligt nuvarande systemutformning respektive efter kostnadsreducerande åtgärder. Bedömda kostnader för systemet redovisas dels med den mest troliga kostnaden (50-procentspercentilen) dels med ett osäkerhetsintervall. Miljarder kronor.

	Bedömd kostnad (Nuvarande systemutformning)	Ny bedömd kostnad ⁶⁶ (Efter kostnadsreducerande åtgärder)
Nya stambanor	325 +/- 55	260 +/- 45
Objekt Ostlänken	91	81
Objekt Göteborg–Borås	44	38
Objekt Hässleholm–Lund	28	21
Centrala delar (Linköping–Borås/Hässleholm)	162	120

Av den ovan nämnda kostnadsreduktionen förutsätter 5–10 miljarder kronor förändringar av juridiska regelverk och andra styrande parametrar som ligger utanför Trafikverkets mandat. I följande frågor är Trafikverket beroende av stöd från andra parter för att realisera kostnadsreduceringar:

- Förändrad lagstiftning för effektivare och mer hållbar masshantering.
- Särskilt uppdrag till länsstyrelser och andra myndigheter gällande samverkan kring stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer för nya stambanor. (Se vidare avsnitt 7.6.6)
- Förändrade regelverk/tillämpningar avseende möjlighet att ställa krav på fordonsegenskaper.

För att reducera investeringskostnaderna för nya stambanor krävs dessutom ett kontinuerligt och proaktivt arbete med produktivitetshöjande åtgärder. Nya stambanors

⁶⁵ Bedömd kostnad efter kostnadsreducerande åtgärder utgör den kostnad som bedömts möjlig förutsatt att samtliga kostnadsreducerande åtgärder kan realiseras i sin fulla potential. Detta kräver ett successivt arbete och att ett flertal åtgärder och förutsättningar samverkar.

⁶⁶ Se föregående not.

omfattning och volym möjliggör stordriftsfördelar och effektivisering genom standardisering och industriell produktion av vanligt förekommande anläggningsdelar. En anläggning som byggts med industrialiserade metoder bidrar inte bara med en lägre investeringskostnad, utan ger även goda förutsättningar för kostnadseffektivt underhåll och reinvesteringar under drifttiden. En fördjupad beskrivning av kostnadsreducerande åtgärder finns i underlagsrapporten om nya stambanor.⁶⁷

Nya stambanor omfattar stora anläggningsvolymerna vars produktionsmetoder och ingående material innebär omfattande utsläpp av växthusgaser. De stora anläggningsvolymerna över lång tid utgör ett bra underlag för utveckling och innovationer i omställningen mot klimatneutrala material och energieffektiva metoder. Nya Stambanor kommer att driva ett proaktivt och kontinuerligt arbete för att främja utvecklingen mot och omställningen till en klimatneutral och energieffektiv anläggningsbransch och därmed ökad uppfyllelse av klimatmålen.

7.6.3. Samlad organisation och effektiv kostnadsstyrning

Regeringen anser att det fortsatta genomförandet av nya stambanor bör ske i en samlad och separat projektorganisation inom Trafikverket. Regeringen har i direktiven angett att Trafikverket ska redogöra för hur myndigheten avser att organisera det fortsatta genomförandet av nya stambanor.

Ansvar för både planering och genomförande av nya stambanor ligger, sedan den 1 oktober 2020, samlat under programorganisationen Nya Stambanor. Detta ger förutsättningar för att utifrån ett systemperspektiv samordna, optimera och prioritera för att styra mot hög kostnadseffektivitet och kostnadskontroll. Det samlade ansvaret för planering och genomförande innebär också möjlighet att styra om resurser och göra prioriteringar mellan olika delar av nya stambanor vid eventuella hinder i pågående processer.

Vidare möjliggör den samlade organisationen även stordriftsfördelar och effektivisering genom utveckling av standardiserade produkter och arbetssätt. I det fortlöpande arbetet omhändertas och värderas kontinuerligt möjligheter till sänkta kostnader och produktivitetshöjande åtgärder. Det gäller både i objekt som ingår i gällande plan, och i det fortsatta arbetet med planering av systemet som helhet. En fastlagd utbyggnadsplan som tydliggör volymer och genomförande över tid ger stabilitet i planeringen och goda förutsättningar för standardisering och industriell produktion.

Trafikverket avser att årligen, till uppdragsgivaren, redovisa framdrift och ekonomisk status för att ge en samlad bild med hög grad av transparens.

7.6.4. Planförslag nya stambanor för höghastighetståg

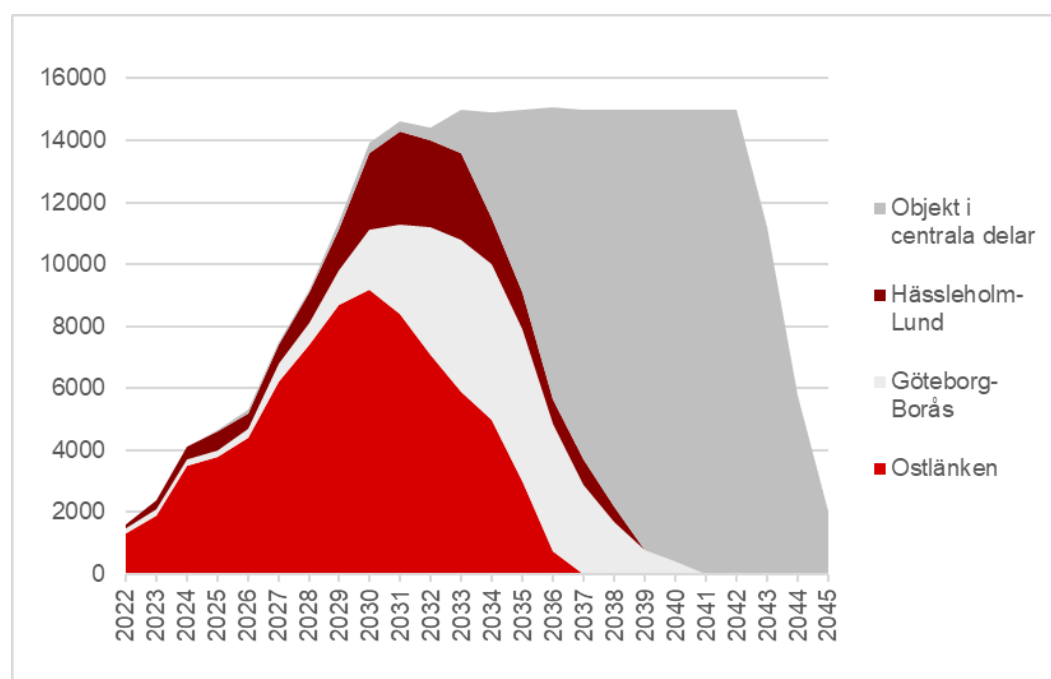
I regeringens direktiv till Trafikverket anges att de nya stambanorna i planförslaget bör innefatta investeringar till ett belopp av 107 miljarder kronor. Med kostnadsreducerande åtgärder inarbetade hade denna nivå legat i linje med planerad planläggning och produktion under planperioden.

Eftersom Härryda kommun har meddelat att de inte avser att medverka i det fortsatta planarbetet gällande nya stambanor för höghastighetståg saknas i nuläget förutsättningar att gå vidare i delar av pågående planläggningsprocess för Göteborg–Borås. I och med detta pausar Trafikverket allt planläggningsarbete som berör Härryda kommun i avvaktan på regeringens beslut om tillåtlighet för sträckan. Trafikverket avser att lämna in ansökan om

⁶⁷ Trafikverket (2021), Nya stambanor – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Publikation 2021:187.

tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken till regeringen under 2022. Detta innebär att färdigställandet av Göteborg–Borås senareläggs med minst tre år och att medelsbehovet inom Göteborg–Borås därmed minskar med 8 miljarder kronor under planperioden. Av dessa omfördelas 5 miljarder kronor inom nya stambanor vilket innebär en mer offensiv tidplan, dels för genomförandet av Ostlänken dels för planläggning av objekt i systemets centrala delar. Figur 30 visar medelsfördelning och prognos för nya stambanor under utbyggnaden.

Figur 30 Medelsfördelning och prognos för nya stambanor under utbyggnaden. Prognosen efter planperioden (2022–2033) bygger på antagandet om att fortsatt finansiering möjliggörs i motsvarande takt som under slutet av planperioden. Miljoner kronor.



Utbyggnaden av nya stambanor startar från storstadsområdena och de tre objekten där planläggning pågår, Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund, färdigställs först. Ostlänkens utbyggnad sker etappvis och börjar i norr med start i Järna och fortsättning söderut. Byggstart för utbyggnaden av Göteborg–Borås respektive Hässleholm–Lund är planerad till 2025–2027 respektive 2027–2029.

Under planperioden kommer en systemövergripande utbyggnadsanalys att genomföras, vilken beskrivs närmare nedan. För planläggning av centrala systemdelar mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm avsätts 3 miljarder kronor under planperioden.

7.6.5. Systemövergripande utbyggnadsanalys

Inriktningen är att nya stambanor i sin helhet ska stå klara 2045. Planeringen behöver utgå ifrån ett systemperspektiv för att nyttorna av de nya stambanorna i sin helhet ska realiseras och kunna optimeras utifrån både funktionella, kostnadsmässiga och tidsmässiga aspekter. Detta gäller systemets funktion mellan Stockholm, Göteborg och Malmö men också hur de nya stambanorna samverkar med det övriga järnvägssystemet och transportsystemet i stort.

För att den fortsatta utbyggnaden av nya stambanor ska optimeras utifrån behoven på systemnivå kommer en systemövergripande utbyggnadsanalys att göras tidigt under

planperioden. Analysen ska klarlägga funktionella och tidsmässiga beroenden mellan nya stambanor och andra identifierade brister och planerade åtgärder med stor påverkan på systemets grundfunktion. Exempel på brister och åtgärder utanför nya stambanors system är plattformskapacitet i systemets ändpunkter, kapacitetsåtgärder in mot storstäderna, uppställningsspår och andra sidosystem. Den systemövergripande utbyggnadsanalysen syftar till att, i samverkan med berörda myndigheter, regioner och operatörer, klarlägga funktionella förutsättningar och fortsatt inriktning för planering och genomförande av nya stambanor. Detta så att utbyggnaden kan ske på ett kostnadseffektivt sätt som innebär att bästa möjliga effekt fås av respektive delsträcka.

Den systemövergripande utbyggnadsanalysen ska resultera i en utbyggnadsplan för nya stambanor. Utbyggnadsplanen kommer att presenteras för uppdragsgivaren som underlag för beslut om fortsatt utbyggnadsordning i samband med kommande planrevidering.

7.6.6. Förberedande planering och planläggning

Planläggningsprocessen för systemets centrala delar (Linköping–Borås/Hässleholm) beräknas kunna påbörjas omkring 2026. För att effektivisera kommande planläggning genomförs, i samverkan med berörda myndigheter, regioner och kommuner ett förberedande planeringsarbete. Syftet med det förberedande arbetet är att:

- Se över och justera nuvarande systemutformning (avseende trafikeringsmöjligheter, hastigheter genom tätorter, stationer med mera) så att den i så stor utsträckning som möjligt omhändertar kostnadsreducerande åtgärder och samtidigt skapar nyttor på både nationell och regional nivå.
- Utforma och teckna gemensamma avsiktsförklaringar med regioner och kommuner avseende ny systemutformning samt inriktning, innehåll och samverkansprocesser i kommande planläggning.
- Genomlys de fysiska förutsättningarna på sträckorna avseende genomförbarhet och kostnader, samt avgränsa och verifiera utredningsområden.

I samband med det förberedande arbetet avser Trafikverket tillsammans med berörda länsstyrelser och andra myndigheter se över hur samverkans-, planerings-, handläggnings-, tillstånds- och prövningsprocesser kan samlas och samordnas för att säkerställa stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer kopplat till färdigställandet av nya stambanor. För detta krävs ett särskilt uppdrag till länsstyrelser med flera enligt avsnitt

7.6.2.

7.6.7. Finansiering

Genomförandet av nya stambanor är komplext att hantera inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom möjligheten att flytta medel mellan år är mycket begränsad. Eftersom nya stambanor utgör en betydande del av det totala anslaget får även små förskjutningar i framdrift och kostnad stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra objekt framåt. En annan finansiering, exempelvis genom lång- eller kortfristig lån, skulle underlätta hanteringen och samtidigt möjliggöra en snabbare utbyggnad och tidigare realisering av nyttoeffekter som ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet.

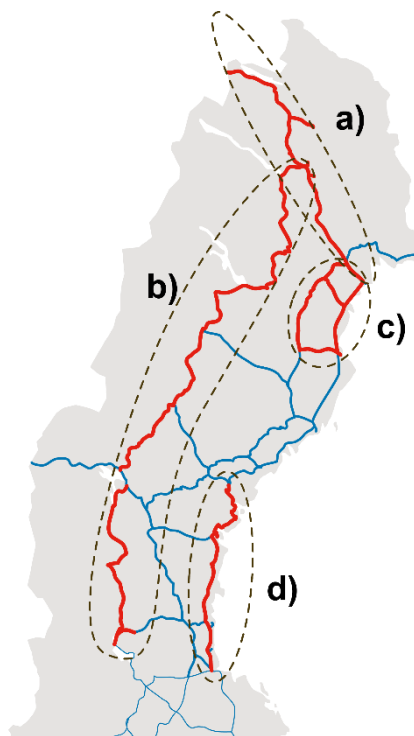
7.7. Utbyggnad av järnväg i norra Sverige

Trafikverket ska, enligt direktivet, särskilt redovisa förutsättningarna för en utbyggnad av järnväg i norra Sverige, utöver de namngivna etapperna på Norrbottenbanan.

En viktig del i det underlag som tagits fram avseende norra Sverige är de bristanalyser som regeringen pekade ut vid fastställelsen av den gällande planen. Trafikverket har genomfört analyserna och rapporterna är publicerade på Trafikverkets hemsida. Följande utpekade bristanalyser berör norra Sverige (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland och Gävleborg):

Figur 31 Utpekade bristanalyser i norra Sverige.

- a) Narvik–Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet.⁶⁸
- b) Inlandsbanan, framtida funktion (överflyttning väg till järnväg samt omledning).⁶⁹
- c) Övre Norrland Skellefteå/Bastuträsk–Boden/Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet.⁷⁰
- d) Nedre Norrland, bristande kapacitet i järnvägssystemet – återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider, såsom Ostkustbanan inklusive Ådalsbanan, Gävle–Härnösand.⁷¹



Som framgår av kartan i figur 31 är de fyra utpekade bristanalyserna geografiskt mycket omfattande, och tillsammans med de nybyggda respektive planerade sträckorna på Botniabanan, Norrbottenbanan och Haparandabanan utgör de huvuddelen av järnvägsnätet i norra Sverige. Till detta kommer stråket (Stockholm) Gävle mot Jämtland, där regeringen nyligen avsatt resurser för att möjliggöra fortsatt trafikering och nya lok och vagnar för nattågstrafiken till och från Jämtland (och Övre Norrland).

Utöver detta har Trafikverket inom ramen för förberedelserna inför planrevideringen tagit fram ett underlag där bland annat betydande brister för hela järnvägsnätet redovisas.⁷² Bristerna relaterar i första hand till de transportpolitiska målens preciseringar för funktionsmålen.

⁶⁸ Trafikverket (2021), Bristanalys Narvik-Luleå Bristande kapacitet i järnvägssystemet, förslag på kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder: slutrapport. Publikation 2021:143.

⁶⁹ Trafikverket (2020), Inlandsbanans funktion i transportsystemet. Publikation 2020:121

⁷⁰ Trafikverket (2021), Slutrapport Övre Norrland, Skellefteå/Bastuträsk-Boden/Luleå: bristande kapacitet i järnvägssystemet, förslag på kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder. Publikation 2021:144.

⁷¹ Trafikverket (2021), Slutrapport Bristanalys Nedre Norrland: Utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning. Publikation 2021: 078.

⁷² Trafikverket (2021), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271.

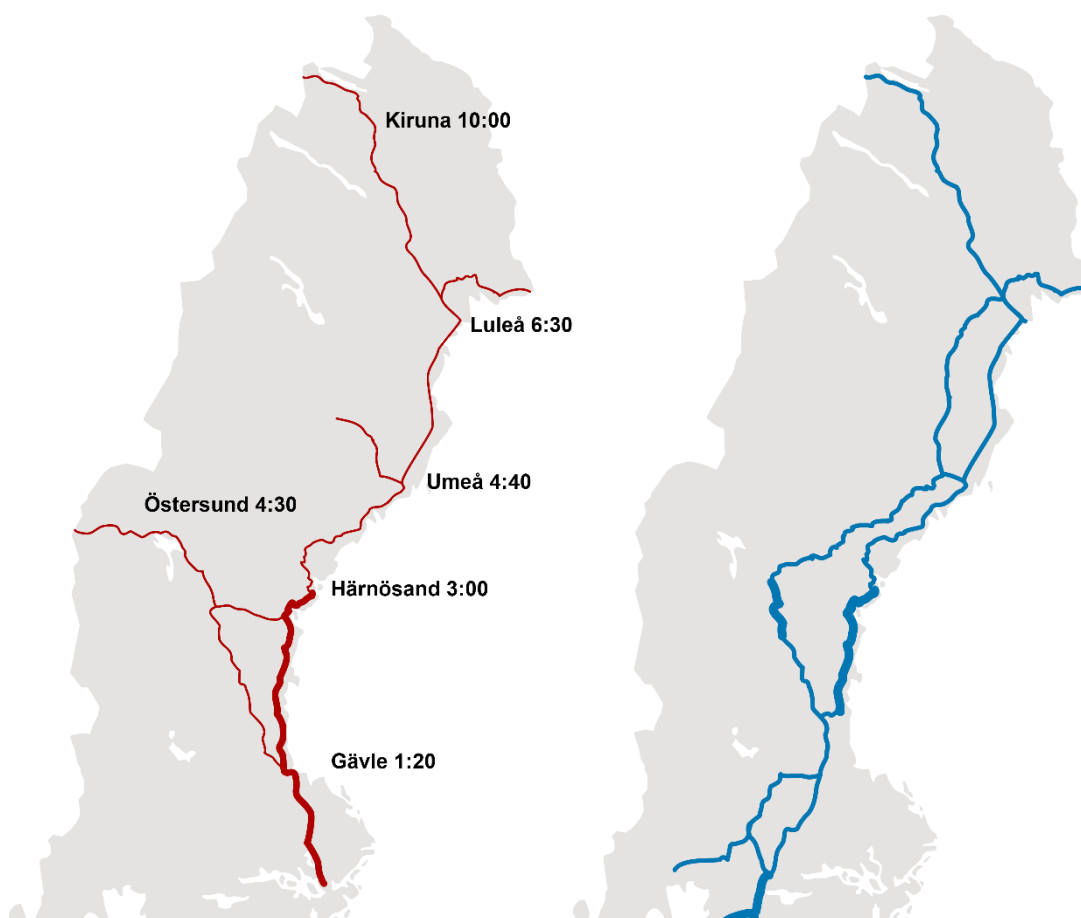
Den övergripande strategin bakom utbyggnaden av järnvägen i norra Sverige har varit att skapa ett kapacitetsstarkt kuststråk för persontrafiken (Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanan, Norrbotniabanan och Haparandabanan) och ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken med hjälp av de befintliga stambanorna (Norra stambanan och Stambanan genom Övre Norrland) tillsammans med kuststråket. På Malmbanan är strategin att öka kapaciteten genom att bygga ut för längre och tyngre tåg.

ERTMS infördes tidigt på Ådalsbanan, Botniabanan och Haparandabanan och är en viktig komponent för att reducera förseningar och skapa robusthet. Efter initialt mycket stora inkörningsproblem är det nu en betydligt lägre felfrekvens jämfört med konventionellt styrda banor⁷³. Därför är den fortsatta moderniseringen av signalsystemet av stor betydelse för en utbyggnad av järnvägssystemet i norra Sverige.

Ett flertal potentiella åtgärder utöver Norrbotniabanan är analyserade i de utpekade bristanalyserna. Bristanalyserna redovisar på detaljerad nivå brister, möjliga åtgärder och effekter. Ett exempel på möjliga effekter för persontågstrafiken av åtgärderna som identifierats, är de ungefärliga restider från Stockholm som indikeras i figur 32. Till höger i figuren visas det funktionella dubbelspåret för gods med kuststråket och stambanestråket. Åtgärderna ger också positiva effekter för den regionala persontågstrafiken som bidrar till regionförstoring och förbättrad kompetensförsörjning.

⁷³<https://www.trafikverket.se/contentassets/788fb97a3cf74e21a118579decf5290a/driftsuppfoljnin gsrappport-ertms-program-arsrapport-2019.pdf>

Figur 32 Kartan till vänster visar ungefärliga restider från Stockholm efter utbyggnad enligt bristanalyserna. Kartan till höger visar det funktionella dubbelspåret för godstrafiken som uppnås när Norrbottenbanan är färdigställd.



Det finns också aktuella skeenden som i hög grad kan komma att påverka förutsättningarna och behoven av satsningar på järnvägen i norra Sverige, bland annat de gröna industrisatsningar som regeringen aviserat i budgetpropositionen⁷⁴. Här kan nämnas att regeringen den 23 september 2021 gav i uppdrag till Trafikverket⁷⁵ att analysera behovet av åtgärder för väg, järnväg och sjöfart i främst Norrbottens och Västerbottens län, vilket redovisas i särskild ordning den 30 november 2021.

Utöver Norrbottenbanan behövs sammanfattningsvis följande för att uppnå den övergripande strategin som beskrivits ovan: förstärkning av Ostkustbanan upp till Västeråsby, förstärkning mellan Luleå och Boden och fortsatt utbyggnad av Malmbanan för de speciella behov som näringslivet har där. Dessutom behövs en särskild uppföljning av effekterna av regeringens satsning på att binda samman Sverige och bidra till ett hållbart resande genom nattåg till Jämtland och övre Norrland.⁷⁶

⁷⁴ Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen.

⁷⁵ Regeringsuppdrag: Uppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län, I2021/02468.

⁷⁶ Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen.

7.8. Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket föreslå vilka investeringsobjekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och till vilket belopp.

Regeringen gav den 24 oktober 2019 Trafikverket i uppdrag att analysera under vilka omständigheter det finns behov av extra resurser hos länsstyrelserna med anledning av omfattande investeringsobjekt samt föreslå och konsekvensbeskriva en långsiktigt hållbar modell för resurshantering för sådana investeringsobjekt. Trafikverket redovisade uppdraget den 28 maj 2020. Enligt Trafikverkets förslag ska totalkostnaden för de objekt som kan övervägas som utgångspunkt överstiga 5 miljarder kronor. Objektet ska dessutom vara av så komplex natur att det kommer att krävas extraordinära insatser hos den eller de länsstyrelser som berörs. Det ska även finnas möjlighet till ersättning för objekt som visserligen understiger beloppsgränsen, men där komplexitetskriteriet är särskilt framträdande.

Ersättning ska, enligt Trafikverkets förslag, utgå för länsstyrelsens åligganden som följer av krav ställda i miljöbalken kopplade till det aktuella objektet. Det betyder att en stor del av länsstyrelsens arbete med projektet avlastas även om de arbetsinsatser som länsstyrelserna utför som följer av åligganden enligt bland annat plan- och bygglagen och kulturmiljölagen inte ersätts. Trafikverket föreslår att ersättningen maximalt ska kunna uppgå till 0,1 procent av objektets beräknade totalkostnad.

För att Trafikverkets förslag ska kunna börja tillämpas krävs författningsändringar. Regeringen har ännu inte beslutat om några sådana. Trafikverket vet därför inte hur modellen för resurshantering slutligt kommer att se ut. Trafikverket har i sin sammanställning nedan utgått från det förslag myndigheten redovisade i maj 2020 och redovisningen bör alltså ses som preliminär.

De maximala ersättningsbelopp som anges i tabell 22 är preliminära och kommer att hanteras i särskild ordning. Inga investeringsåtgärder under beloppsgränsen 5 miljarder kronor som uppfyller komplexitetskriteriet enligt Trafikverkets förslag har identifierats.

Tabell 22 Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser. Miljoner kronor.

	Total objektskostnad, prisnivå 202102	Preliminärt maximalt ersättningsbelopp
Göteborg–Borås, del av nya stambanor	43 572	44
Hässleholm–Lund, del av nya stambanor	28 070	28
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	15 748	16
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	23 269	23
Summa maximal ersättning		110

7.9. ERTMS och relaterade järnvägstekniska system

7.9.1. Befintlig signalanläggning

Signalanläggningen i den svenska järnvägsinfrastrukturen behöver renoveras. Dessutom finns behov av att standardisera och modernisera den för att effektivisera dess förvaltning och möjliggöra en mer effektiv och robust tågdrift. En stor del av Trafikverkets signalsystem måste bytas ut inom tjugo år till följd av uppnådd teknisk livslängd. I dagsläget har 10 procent av ställverken nått sin tekniska livslängd och redan till 2026 kommer en betydande del av den övriga signalanläggningen att ha passerat sin tekniska livslängd. En omfattande reinvestering är därför nödvändig för att minst upprätthålla dagens kapacitet och tillgänglighet i järnvägssystemet samt säkra tillgången till viktiga komponenter. Reinvesteringen är också nödvändig för att vidmakthålla och fortsatt säkra tillgången på medarbetare med rätt kompetens, vilka i annat fall riskerar att välja mer expansiva arbetsmarknader.

7.9.2. ERTMS och EU

Sverige har åtagit sig att följa EU:s krav genom att signalanläggningar som inte medger interoperabilitet successivt ska fasas ut. När det gamla signalsystemet ersätts sker det därför samordnat med införandet av ERTMS, som är en europeisk standard för tågskyddssystem (European Rail Traffic Management System). EU:s vision med ERTMS är att minska järnvägens konkurrenssnackdelar, i form av bristande driftskompatibilitet och interoperabilitet, gentemot andra trafikslag. Med en gemensam standard för den europeiska järnvägen förenklas trafiken över gränserna och ett gemensamt tågskyddssystem är ett steg på vägen mot denna vision. I förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har länderna i Europa med vissa förbehåll åtagit sig att införa ERTMS på stomnätet senast 2030. Enligt Kommissionens förordning (EU) 2016/919 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen, ska medlemsstaterna upprätta en nationell plan för genomförandet av TSD. Trafikverket överlämnade sitt förslag till genomförandeplan till regeringen i juni 2017.

7.9.3. Införande av ERTMS i Sverige, tidplan och genomförande

Den nu uppdaterade tidplanen för införandet av ERTMS i Sverige baseras bland annat på hanteringen av nya styrområden som uppstår när antalet ställverk i signalanläggningen minskas från dagens 750 till ungefär 160. Ordningsföljden och takten på införandet av nya styrområden baseras på flera faktorer. En faktor är EU-krav på införandet av ERTMS på stomnät (2030) samt övrigt nät (2050). Ett införande av ERTMS planeras vara klart på hela det svenska järnvägsnätet under åren 2040–2045 och det svenska stomnätet har ett planerat införande kring år 2040.

Som en följd av ett annat EU-beslut och skärpta krav i Tyskland ökar användningen av godsvagnar utrustade med bromsar i kompositmaterial i Sverige. Det har identifierats ett antal risker kopplade till användningen av sådana bromsblock under nordiska vinterförhållanden. För att hantera dessa risker finns bland annat rekommendationer om att under sådana förhållanden framföra godståg i lägre hastighet, något som får negativ påverkan på såväl punktlighet som kapacitet i järnvägssystemet. ERTMS hanterar denna kapacitetspåverkan bättre än det nuvarande signalsystemet ATC (Automatic Train Control). Därför prioriteras styrområden i de norra delarna av Sverige. Det är även i linje med tågföretagens önskemål om att införa ERTMS från norr till söder. För att kunna vidmakthålla ATC-anläggningen med hjälp av återanvända komponenter från styrområden

där ERTMS införts, måste dock styrområden i södra Sverige och utanför stomnätet prioriteras i en större utsträckning vid en tidplan med slutår 2040–2045.

Styrområdenas inbördes geografiska placering är ytterligare en faktor för att bland annat undvika öar av styrområden med avvikande tågskyddssystem jämfört med omgivningen. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv bedöms ERTMS-öar (som uppstår i inledningen av ERTMS-införandet) vara mindre kritiska än ATC-öar (som uppstår i slutet av ERTMS-införandet).

Införandet av ERTMS får inte leda till alltför stora inskränkningar av järnvägens tillgänglighet under byggskedet eller mellan olika byggetapper. Ur ett kapacitetsperspektiv beaktar således ordningen och takten på införandet av nya styrområden även framkomlighet, nya eller befintliga omledningsvägar samt effekter av andra planerade kapacitetsinskränkande investerings- och underhållsåtgärder. Trafikverket bedömer att fordon efter 2029 måste vara utrustade med ERTMS ombordutrustning för att kunna trafikera den järnvägsinfrastruktur som Trafikverket förvaltar. En tydlig och fastställd plan efterfrågas av järnvägsföretagen, för att dessa ska hinna vidta de åtgärder som krävs för att fortsatt bedriva tågtrafik. En sådan plan redovisas i regeringsuppdraget relaterat till införandet av ERTMS.⁷⁷

7.9.4. Kostnader för införande av ERTMS och finansiering

Trafikverkets kostnadsberäkningar för införandet av ERTMS i svensk järnväg omfattar endast införande i signalsystemets markanläggning. Genomförda kostnadsberäkningar baseras på nya arbetssätt och tekniklösningar. Maximal kostnadseffektivitet med tiotals procents reduktion från dagens nivå uppnås 2028 och får effekt på alla styrområden som tas i bruk från 2032 och framåt. Genomförda förändringar av tekniska regelverk ingår och beräknas ge några enstaka procents kostnadsreduktion.

En viktig faktor vid införandet av ERTMS är att många transportföretag, och särskilt godstransportföretag idag har svårt att ekonomiskt motivera och finansiera prototyper för- och serieinstallationer av den utrustning som ERTMS kräver. Det finns en möjlighet att söka EU-bidrag (CEF) för bland annat detta syfte, och Trafikverket har åtagit sig att koordinera sådana ansökningar. Det finns dock ingen garanti för att EU beviljar bidrag. Ansökta belopp kan också reduceras och då riskerar åtgärden att utebli. Det innebär att genomförandet av statens åtagande att införa ERTMS försvåras. Trafikverket föreslår därför ånyo att det bör utredas om det är möjligt för staten att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS i fall där EU-bidrag har sökts men inte beviljats eller endast beviljats till någon del.

Ytterligare ett motiv till statlig medfinansiering av ombordutrustning är att införandet av ERTMS medför att funktionalitet överförs från infrastruktur till fordon. Denna överflyttning kommer även att öka i omfattning vid vidareutveckling av ERTMS, men även relaterade teknikutvecklingar (till exempel från nuvarande GSM-R till FRMCS (Future Railway Mobile Communication System)). Det finns också ett stort antal fordon på terminaler och godsbangårdar samt arbetsfordon som är nödvändiga för järnvägssystemets funktion, men som har materiella värden som understiger kostnaden för en fordonskonvertering.

Ovanstående beskrivning tyder på att den nuvarande hanteringen är otillräcklig och att den principiella frågan om statlig medfinansiering av ombordutrustning måste lösas på kort sikt, men i än högre grad för att säkra framtida teknikutveckling och det svenska järnvägssystemets funktionalitet och konkurrenskraft i ett europeiskt perspektiv. En utebliven medfinansiering (eller motsvarande lösning) medför antingen en

⁷⁷ Trafikverket (2021), Analys och kvalitetssäkring av införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet – Slutredovisning. Publikation 2021:243.

strukturrationalisering inom branschen, med utslagning av mindre aktörer, eller ett järnvägssystem som inte fullt ut tar tillvara den digitala utvecklingens möjligheter.

7.9.5. Järnvägstekniska system relaterade till ERTMS

I och med det tekniska, geografiska och tidsmässiga beroendet mellan olika system i infrastrukturen och i fordon är det viktigt med en långsiktighet och stabilitet i planeringen för ERTMS. Det är också viktigt eftersom flera av järnvägssystemets aktörer har långa ledtider samt att stora investeringar och resursbehov i samband med införandet av ERTMS måste samordnas. Ett exempel är fiber (opto 2.0) där den nuvarande omfattningen måste utökas till hela järnvägsnätet. Ett annat exempel är radionätet (GSM-R) som måste kompletteras och förberedas för konvertering till FRMCS.

En finansiering av vidareutvecklingen av ERTMS är nödvändig för att Trafikverket ska kunna ta steget till nya TSD:er och realisera den aktuella införandeplanen.

Vidareutvecklingen är också nödvändig för att sänka de framtida kostnaderna för att införa och vidmakthålla ERTMS.

7.9.6. Införande av ERTMS i andra länder i EU

Införandet av ERTMS ska vara genomfört i Europa på stomnätet 2030 och övrigt nät 2050. Enligt de senaste införandeplanerna skiljer sig tidpunkterna för införande åt mellan olika länder. Danmark avser att införa ERTMS i den västra delen 2027 och på hela järnvägsnätet till 2030. Norge planerar att införa ERTMS på sitt stomnät till 2025 och hela nätet till 2034. Finland planerar att stomnätet ska vara utrustat med ERTMS till 2035 och hela nätet till 2040. Italien och Österrike planerar att införa ERTMS på stomnätet till 2030, där Italien planerar att ha infört ERTMS på hela järnvägsnätet till 2036. Tyskland planerar att införa ERTMS på strax över 40 procent av stomnätet till 2030, med möjlighet att trafikera mellan Danmark och Österrike. Införandet på hela det tyska stomnätet är planerat till 2035. Nederländerna inför ERTMS i etapper där hela järnvägssektorn steg för steg går över till det nya systemet. Fram till 2031 kommer Nederländerna att utbilda mer än 15 000 personer, den rullande materielen kommer att konverteras samt sju spåravsnitt och de norra banorna kommer att få ERTMS. Från 2050 kommer ERTMS att vara standardsäkerhetssystemet i hela Nederländerna.

Enligt Sveriges motsvarande planer ska ERTMS vara infört på hela stomnätet till 2035. I ovan nämnda regeringsuppdrag föreslår Trafikverket emellertid att införandet på stomnätet ska vara klart under 2040 och hela nätet därefter. Även om Sverige och grannländerna samordnar sitt införande av ERTMS vid gränsövergångarna planerar Norge och Danmark att vara klara tidigare på nationell nivå. Detta visar sammanfattningsvis att Sverige varken är först eller sist med införandet av ERTMS.

7.9.7. Konsekvenser av ett försenat införande av ERTMS

Det finns inga realistiska alternativ till att införa tågskyddssystemet ERTMS. Att bibehålla och reinvestera i ATC är inte kostnadseffektivt, det gäller både ur ett investerings- och underhållsperspektiv, men framför allt ur ett framtidsperspektiv. Redan idag är det billigare att bygga med ERTMS än med ATC och denna skillnad kommer troligtvis att öka med tiden. En anledning till detta är att ERTMS har färre komponenter i anläggningen än vad ATC har. Det bidrar även till att ERTMS har lägre förvaltningskostnader. Därmed genererar ERTMS lägre livscykelkostnader än ATC ur ett infrastrukturperspektiv. Samtidigt finns det en underhållsskuld i järnvägsinfrastrukturen där befintlig signalanläggning måste bytas ut. Alla ATC-system måste i någon form byggas om eller bytas ut vid en konvertering till ERTMS. Det innebär att en extra ATC-åtgärd kan göra att kostnaden för ett styrområde blir 40 procent högre för att nå ett slutläge med ERTMS. Det finns ungefär 160 styrområden i

Sverige som berörs. Ett utdraget införande av ERTMS blir således dyrare ur ett livscykelperspektiv för signalsystemet, även om ERTMS förväntas bli allt billigare över tid. Den då kvarvarande ATC-anläggningen måste underhållas en längre tid till en högre kostnad och ett antal fördyrande ATC-mellansteg måste användas för att möta reinvesteringens behovet. Samtidigt minskar signalanläggningens robusthet och risken för trafikstörningar ökar eftersom det är en ökande brist på både komponenter och kompetenser relaterade till ATC.

En annan nackdel med att dra ut på införandet av ERTMS är att det ger förbättrade förutsättningar för många andra åtgärder i anläggningen, exempelvis kapacitetsökning. Samtidigt blir det mindre möjligheter att genomföra nya åtgärder i kommande nationella planer, eftersom ERTMS-relaterade åtgärder som ersatts med kostsamma extra ATC-åtgärder under innevarande nationella plan endast skjuts på framtiden. Dock måste de genomföras förr eller senare för att uppfylla regelkrav och för att minska underhållsskulden. Vissa planerade åtgärder får enligt lagkrav endast genomföras med ERTMS och ett utdraget införande skulle bidra till fler ERTMS-öar under en längre tid, vilket påverkar trafiken negativt. Kortsiktigt är det, för järnvägsföretag med endast nationell trafik, ekonomiskt fördelaktigt att fortsätta med ATC. För järnvägsföretag med gränsöverskridande trafik är det ogynnsamt eftersom dessa fordon måste utrustas för både ERTMS och ATC.

ATC-systemet kommer med sin begränsade funktionalitet och utvecklingspotential inte att ge stöd åt flera av de smarta digitala lösningar som idag växer fram i allt snabbare takt. Det beror på att dagens mjukvara inte medger funktioner som förväntas behövas i framtidens signalsystem. På sikt kommer det att innebära ökade kostnader för att hålla järnvägssystemet konkurrenskraftigt gentemot andra trafikslag.

Samtidigt kommer vissa delar av järnvägssystemet att nå gränserna för det kapacitetsuttag som är möjligt med ett signalsystem som ATC. Enligt gällande regelverk för ATC är största tillåtna hastighet 200 km/tim, vilket gör att kapacitetshöjande åtgärder i befintlig anläggning som baseras på högre hastigheter än denna inte är möjlig, till exempel på Väst kustbanan och Botniabanan. Nya banor med högre hastighet än 200 km/tim är inte heller möjliga att bygga med ATC.

7.10. Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Länsplaner för regional transportinfrastruktur upprättas av regionerna och Gotlands kommun. Länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationell plan, medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar med mera, och bidrag till kommuner som betalar ut ersättning till drift av icke statliga flygplatser. Trafikverket ansvarar för att genomföra de åtgärder som de regionala planupprättarna fastställt i sina länsplaner. Regeringen har för den kommande planperioden preliminärt avsatt drygt 42 miljarder kronor för investeringsåtgärder och statlig medfinansiering av regionala vägar, som inte ingår i det nationella stamvägnätet. Regeringen har vidare, i direktivet för åtgärdsplaneringen 2022–2033, fördelat det avsatta beloppet per län. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021. De länsvisa planerna ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 april 2022. Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planen och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut i nationell plan.

Regeringen gjorde i propositionen (2020/21:151) Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, bedömningen att beloppsgränsen för namngivna objekt i

länsplaner borde höjas från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor. Länsplanerna ska således redovisa de objekt som beräknas ha en total kostnad på minst 50 miljoner kronor.

Som framgår i avsnitt 7.1 föreslår Trafikverket att potter avsätts för dels ökad och säker cykling, dels mittseparering och mitträffling.

7.11. Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget

I detta kapitel beskrivs de övriga verksamheter och investeringar som finansieras från utvecklingsmedlen.

7.11.1. Planering, stöd och myndighetsutövning

Trafikverket föreslår att totalt 17 miljarder kronor avsätts för planering, stöd och myndighetsutövning.

I planering, stöd och myndighetsutövning ingår bland annat kostnader för arbete med kort- och långsiktig planering av transportsystemet. Exempel på sådant arbete är framtagande av planeringsunderlag, planering och uppföljning av transportsystemets utveckling, medverkan i samhällsplanering regionalt och kommunalt samt tillhandahållande av expertstöd i olika funktioner för övrig samhällsplanering. Vid åtgärdsvalsstudierna använder Trafikverket fyrstegsprincipen som stöd för att lösa behov av brister i transportsystemet. En viss del av kostnaderna kopplat till steg 1- och steg 2-åtgärder finansieras också genom denna anslagspost; det kan exempelvis gälla arbete med samverkan, hastighetsgränser, lokaliseringsfrågor, markanvändning och vägvisning. Inom anslaget finansieras också informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder, vilka beskrivs mer utförligt i kapitel 4.

Ökade investeringsvolymerna medför ökad omfattning av åtgärdsvalsstudier, planering och uppföljning av åtgärder, samhällsplanering, utredningar och bristanalyser. Detta behov av planering behöver ske ett till två år innan volymökningarna i genomförandeskedet. När projekten sedan har nått projekterings- och genomförandefas uppstår ett ökat behov av styrning och stöd i genomförandet av investeringsåtgärder. Under planperioden ser Trafikverket att det är främst för styrning och stöd i genomförandet av investeringsåtgärder som behoven ökar.

Inom anslagsposten finansieras även teknikutveckling som sker för att utveckla nya produkter eller metoder som löpande ska användas vid investeringar och reinvestering och som inte direkt går att koppla till ett enskilt investeringsprojekt. I det föreslagna beloppet för planering, stöd och myndighetsutövning har Trafikverket räknat med ett ökat behov för teknikutveckling, främst kopplat till järnvägsanläggningen, på drygt 1 miljard kronor.

7.11.2. Bidrag till Öresundsbrokonsortiet och Inlandsbanan AB

Bidrag till Inlandsbanan avser statens bidrag till Inlandsbanan AB (IBAB) för driften och beräknas uppgå till 1,8 miljarder kronor. Bidrag till Öresundsbrokonsortiet avser järnvägsdriften för Öresundsbron och beräknas uppgå till 4,5 miljarder kronor. Båda bidragen regleras genom avtal mellan staten och IBAB respektive Öresundsbrokonsortiet.

7.11.3. Räntor och amorteringar

Räntor och amorteringar omfattar de finansiella kostnaderna för Trafikverkets lån hos Riksgälden. Lånen avser finansiering av ett antal olika infrastrukturinvesteringar vilka återbetalas med anslag och beräknas uppgå till 25,7 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Anslagen för år 2022 beräknas uppgå till 295 miljoner kronor för väg och drygt 1,7 miljarder kronor för järnväg. I uppdraget med att ta fram nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 beaktar Trafikverket de räntesatser som lånen redan är bundna till hos Riksgälden. Stora delar av lånen räntebinds jämnt över åren för att

minimera ränterisken och för att uppnå en stabil räntekostnad. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet⁷⁸ tar fram i sin prognos samt en säkerhetsmarginal för oväntade räntehöjningar. Trafikverkets beräknade ränteantagande i nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 är enligt följande: år 2022: 1,60 procent, år 2023: 1,85 procent, år 2024: 2,05 procent, år 2025: 2,25 procent, år 2026: 2,93 procent, år 2027: 3,07 procent, år 2028: 3,18 procent och åren 2029–2033: 3,45 procent som är den teoretiska långsiktiga jämviktsräntan.

7.11.4. Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Enligt regeringens uppdrag ska den nationella planen omfatta driftbidrag till icke statliga flygplatser. Utöver detta disponerar Trafikverket medel för att täcka kostnader för vissa flygtrafiktjänster, samt utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga funktioner på vissa flygplatser. För planperioden har drygt 1 miljard kronor avsatts för dessa ändamål. Dessa medel ingår i utvecklingsramen för nationell plan, men inte i ramanslaget enligt Trafikverkets regleringsbrev⁷⁹.

Bestämmelser om driftbidrag finns i förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser.

Enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap, för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras.

7.12. Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning

Vissa större brister i transportsystemets funktion saknar färdiga åtgärdsförslag men där preliminära bedömningar ändå pekar på att kostnaderna för att åtgärda bristerna kan komma att överstiga 1 miljard kronor. Trafikverket använder i dessa situationer begreppet utpekad brist för att uppmärksamma regeringen på att dessa sannolikt kommer att behöva hanteras i samband med kommande revideringar av nationell plan. I samband med fastställelsebeslutet 2018 fick Trafikverket i uppdrag att utreda sexton så kallade brister i syfte att de skulle vara så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

Svenska och danska regeringen gav därutöver Trafikverket, Vejdirektoratet och Trafikbygge- och boligstyrelsen i uppdrag att genomföra en strategisk analys för att förbättra kunskapsläget kring en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

De bristanalyser som sedan dess genomförts har genererat kunskap om en stor mängd åtgärder som bedöms vara prioriterade. Dessa finns redovisade på Trafikverkets webbplats⁸⁰. Planeringsförutsättningarna för åren 2022–2033 har inte medgett att några åtgärder från bristanalyserna, annat än undantagsvis, har kunnat inrymmas under planperioden. För flera av dem kommer tills vidare fördjupade utredningar att göras av Trafikverket för att ytterligare belysa och värdera åtgärder inför kommande planrevideringar. I den del som omfattar en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör har analysen resulterat i bland annat olika utformningsförslag,

⁷⁸ Trafikverket har haft diskussion med Konjunkturinstitutet kring vilken säkerhetsmarginal som ska användas för oväntade räntehöjningar.

⁷⁹ Trafikverkets regleringsbrev 2021, anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

⁸⁰ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-202220332037/ovriga-underlag-forslag-till-nationell-plan-202220332037/>

kostnadsberäkningar, trafikprognoser samt samhällsekonomiska och finansiella analyser i enlighet med svensk och dansk metodik.

Trafikverket föreslår i detta planförslag följande utpekade brister:

- Fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider. Fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgränsen. Bakgrunden är att den norska regeringen har gett Jernbanedirektoratet ett uppdrag att påbörja en utredning av järnvägsförbindelsen Oslo–Stockholm. En dialog mellan Jernbanedirektoratet och Trafikverket har inletts och myndigheterna är överens om att det vore värdefullt att genomföra en gemensam utredning som bland annat undersöker möjligheterna att etappvis utveckla stråket samt ser över alternativa sätt att finansiera föreslagna åtgärder.
- Stångådals- och Tjustbanorna. Banorna går mellan Södra stambanan i Linköping och Kalmar respektive Västervik. Införandet av det nya signalsystemet ERMTS medför stora investeringsbehov i dessa banor som idag är relativt lågtrafikerade och har låg hastighetsstandard. En namngiven reinvestering kommer därför att genomföras för att ersätta dagens unika radioblocks-system. Utöver det föreslås banornas betydelse för regionförstoring för fortsatt utredning.
- Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet. Snabba bussar är ett kostnadseffektivt sätt för ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i storstäder. I Stockholm och Göteborg finns bred samsyn om potentialen i att utveckla regional snabb, kapacitetsstark busstrafik som komplement till spårtrafiken. Men trängseln i vägsystemet sänker bussarnas hastighet och behovet av framkomlighetsåtgärder är stort. Bristen behöver särskild uppmärksamhet eftersom ansvaret för att genomföra åtgärder delas mellan regionerna som huvudman för trafiken samt stat och kommuner som väghållare.
- Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) – fördjupad utredning. Trafikverket behöver fördjupa sin kunskap om brister, åtgärder och möjligheter att finansiera förvaltning och utveckling av anläggningar för tjänst. Två prioriterade utredningsområden är dimensionering av rangerbangårdar och uppställningskapacitet i storstadsområdena.
- Digitalisering av sjöfart. Ett utökat digitalt teknikstöd skulle kunna öppna upp för bättre utnyttjande av sjöfartens infrastruktur, högre sjösäkerhet i farlederna och bidra till utvecklingen av nya digitala lösningar. Digital teknik skapar också förutsättningar för att effektivisera hamnanlöpen och underlätta kopplingen till andra trafikslag. Det pågår ett flertal utvecklingsprojekt på området, men insatserna behöver intensifieras för att åtgärder ska kunna implementeras på bredare front. Samtidigt behöver det klargöras hur investeringar i ny teknik inom sjöfarten kan finansieras.

8 Förslag på åtgärder per stråk och noder

8.1. Inledning

I detta kapitel redovisas åtgärder som ingår i planförslaget.

Åtgärderna redovisas på två detaljeringsnivåer. Den första nivån visar de namngivna investeringarna och de namngivna reinvesteringarna som ingår i planförslaget med byggstart under planperioden, se figur 33 i avsnitt 8.2.

Nästa nivå redovisas i efterföljande avsnitt och ger en mer detaljerad bild av åtgärderna utifrån fyrstegsprincipen, redovisat på stråk i sex geografiska områden.

För mer information om de brister som respektive namngiven investering bidrar till att lösa hänvisas till underlagsrapporten Geografiska brister på systemnivå⁸¹ och underlagsrapporten för namngivna investeringar⁸².

De typer av åtgärder som redovisas i det här kapitlet är:

- exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder som påverkar efterfrågan på transporter eller som effektiviserar användningen av befintligt transportsystem
- Vissa åtgärder är generella över landet och dessa beskrivs i exempelvis kapitel 4.1. Andra åtgärder är mer regionsspecifika, och exempel på sådana beskrivs samlat per geografiskt område.
- exempel på trimnings- och miljöåtgärder
- Det avser nya åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor och som kan vara i både befintlig och ny sträckning. Exempel på åtgärder redovisas utifrån aktuell verksamhetsplan för de första åren i den kommande planperioden.
- namngivna reinvesteringar i befintlig infrastruktur, till exempel broar och järnvägsspår
- namngivna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor.

Dessutom redovisas i tabellform de ytterligare namngivna objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

8.2. Större investeringar och reinvesteringar i Sverige

I figur 33 redovisas en övergripande bild av de större åtgärderna i planförslaget. De åtgärder som visas är

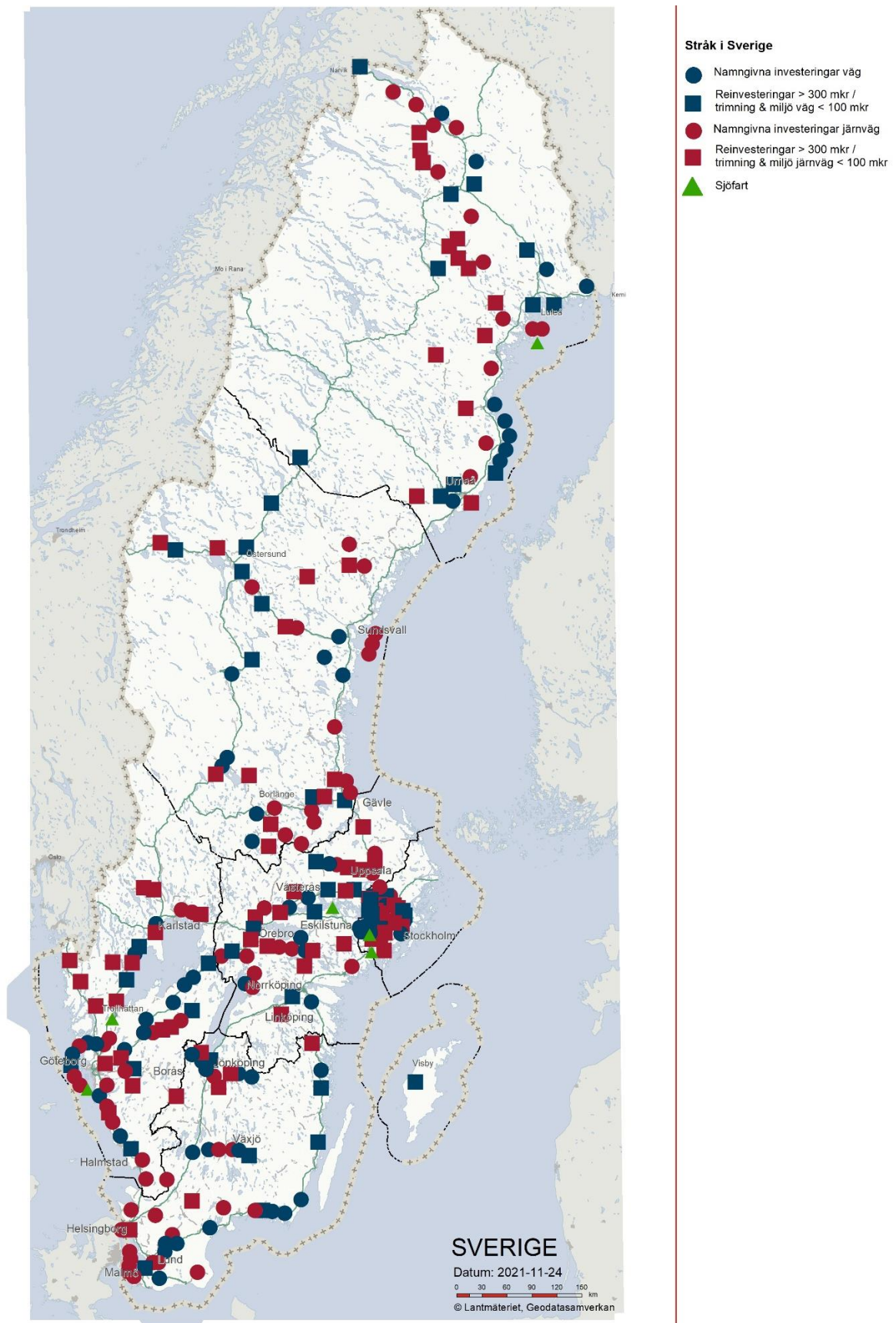
- namngivna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor på det statliga stamvägnätet, det statliga järnvägsnätet samt slussar och farleder, och
- namngivna reinvesteringar med en kostnad över 300 miljoner kronor på de statliga vägarna och järnvägarna.

Dessa redovisas också i tabeller i efterföljande avsnitt.

⁸¹ Trafikverket (2020), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018–2029. Publikation 2020:271.

⁸² Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Figur 33 Namngivna investeringar och reinvesteringar i Sverige.

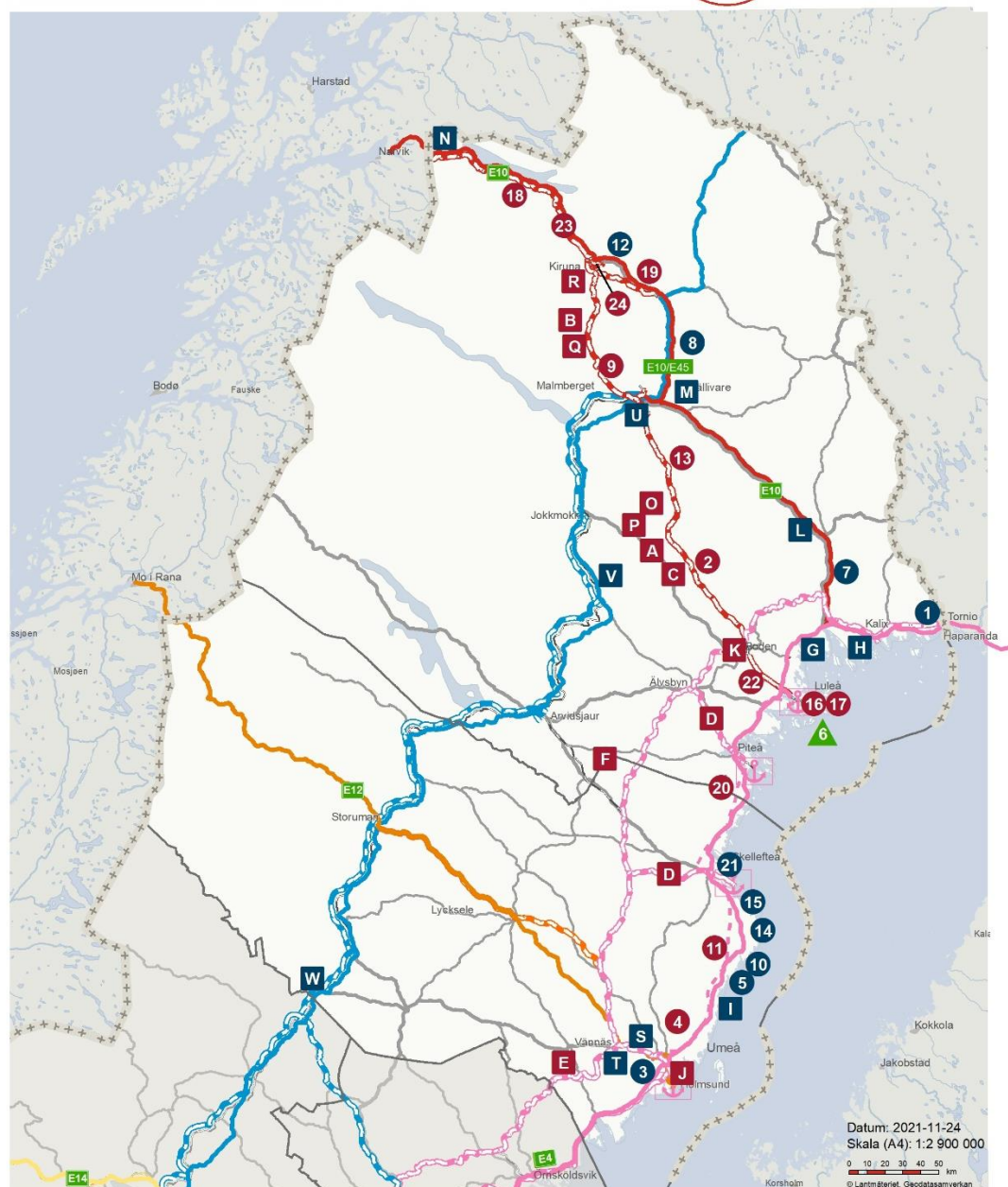


8.3. Norra Sverige

Regionen består av Norrbottens och Västerbottens län.

I figur 34 nedan visas en karta över norra Sverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 23–26 nedan.

Figur 34 Åtgärder i norra Sverige.



Stråk i Region Nord

- Namngivna investeringar väg
- Reinvesteringar > 300 mkr /
trimning & miljö väg < 100 mkr
- Namngivna investeringar järnväg
- Reinvesteringar > 300 mkr /
trimning & miljö järnväg < 100 mkr
- ▲ Sjöfart

Stråk 1: Göteborg-Karlstad/Oslo-Mora-Östersund-Dorotea-Gällivare-Finland

Stråk 2: Noden Stockholm-Gävle-Sundsvall-Örnsköldsvik-Umeå-Luleå- Haparanda-Finland

Stråk3: Luleå-Kiruna-Norge

Stråk 4: Finland-Umeå-Hemavan-Norge

8.3.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I samhällsplaneringen sker en ständigt pågående dialog med kommuner som är i skeden av befolkningsminskning, utveckling och stadsomvandling. På strategisk nivå sker en dialog med bland annat näringslivet, i syfte att trimma systemet och hitta smarta lösningar för ökad tillgänglighet och effektivitet. Exempel på aktörer som Trafikverket har en hög grad av samverkan med är turistnäringen, rennäringslivet, sjöfarten, akademien, skogsnäringen, gruvnäringen, Trafikverkets råd för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning (RTAF), kollektivtrafikaktörer samt intressenter i Finland, Norge och Ryssland. Exempel på åtgärder är synkroniserade tidtabeller mellan buss och nattåg, höjd nivå på vinterdrift av väg, angoringsplatser för montering av snökedjor, ITS-lösning för luftkvalitet, trafikering, ökad bärighet på bro och samverkan för säkrare och effektivare lavinvarningssystem Norge–Sverige.

8.3.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 23 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.⁸³

Tabell 23 Namngivna reinvesteringar i norra Sverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden	
A	Malmbanan, Boden–Harrträsk, spår- och växelbyte
B	Malmbanan, Gällivare–Råtsi, spår- och växelbyte
C	Malmbanan, Boden–Murjek, Murjek–Gällivare, kontaktledning
D	Pite- och Skelleftebanan, spårbyte
E	Stambanan genom Övre Norrland, Långsele–Vännäs, kontaktledning
F	Stambanan genom Övre Norrland, Vännäs–Boden S, kontaktledning

⁸³Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

8.3.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 24 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas om prioriteringarna ändras.

Tabell 24 Trimnings- och miljöåtgärder i norra Sverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
G	E4, Förbi Börjelslandet
H	E4, Sangis Bredviksheden samt Raggdynan, faunapassage
I	E4, Granberget, faunapassage
J	Stambanan genom Övre Norrland, Umeå Ö, nya växlar och förlängning av plattform
K	Stambanan genom Övre Norrland, Boden C, höjning av plattform
L	E10, Gyljen, gång- och cykelväg genom Gyljen
M	E10, Liikavaara, förbifart
N	E10, Katterjåkk, hållplats och planskild passage
O	Malmbanan, Luleå–Gällivare, Södra omloppet, största tillåtna axellast 32,5 ton
P	Malmbanan, plankorsningsåtgärder
Q	Malmbanan, Gällivare–Kiruna, förlängning av mötesstationer Lina älv, Harrå och Fjällåsen
R	Malmbanan, Kalixfors–Råtsi, faunapassage
S	E12, Oskyddade trafikanter förbi Brännland
T	E12, gång- och cykelbro Vindelälven, Vännäsby
U	E45, Nuolajärvikorsningen
V	E45, Kåbdalis, trafiksäkerhetsåtgärder
W	E45, Dorotea, trafiksäkerhetsåtgärder

8.3.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 25 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar samt i en farled. Bland annat kommer de flesta delsträckor utan mötesseparering på E4 i Västerbotten att få mötesseparering, vilket möjliggör kortare restider och höjd säkerhet för vägtrafik och oskyddade trafikanter. Några kortare sträckor återstår där samordning behövs med pågående järnvägsprojekt. En utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå har påbörjats och fortsättningen mellan Skellefteå och Luleå inleds. Farleden till Luleå får ökad kapacitet och säkerhet. De södra delarna av Malmbanan åtgärdas för att klara större axellaster, vilket innebär kapacitetsförbättringar.

Tabell 25 Namngivna investeringar i norra Sverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	E4, Salmis–Haparanda (pågående)
2	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m. (pågående)
3	E4/E12, Umeå (pågående)
4	Norrbotniabanan Umeå–Dåva, ny järnväg (pågående)
5	E4, Sikeå–Gumboda, mötesseparering (pågående)
6	Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled (pågående)
7	E10, Morjärv–Svartbyn
8	E10, Avvakko–Lappeasuando
9	Malmbanan, Sikträsk, bangårdsförlängning
10	E4, Gumboda–Grismark, mötesseparering
11	Norrbotniabanan, (Umeå) Dåva–Skellefteå, ny järnväg
12	E10, Kauppinen–Kiruna, mötesseparering
13	Malmbanan, Nattavaara, bangårdsförlängning
14	E4, Broänge–Daglösten, mötesseparering
15	E4, Daglösten–Ljusvattnet, mötesseparering
16	Luleå C, flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)
17	Luleå C, ombyggnad av personbangård (etapp 2)
18	Malmbanan, Kiruna–Riksgränsen, största tillåtna axellast 32,5 ton
19	Malmbanan, Svappavaara–Kiruna, största tillåtna axellast 32,5 ton
20	Norrbotniabanan, Skellefteå–Luleå, ny järnväg
21	E4, Förbifart Skellefteå
22	Stambanan genom Övre Norrland, Sävastklinten–Norra Sunderbyn, ny mötesstation och partiellt dubbelspår
23	ERTMS, Trafikledningscentral Nord, Malmbanan
24	Kiruna, ny järnvägsstation

8.3.5. Förslag på ytterligare namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 26 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 26 Ytterligare namngivna objekt i norra Sverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

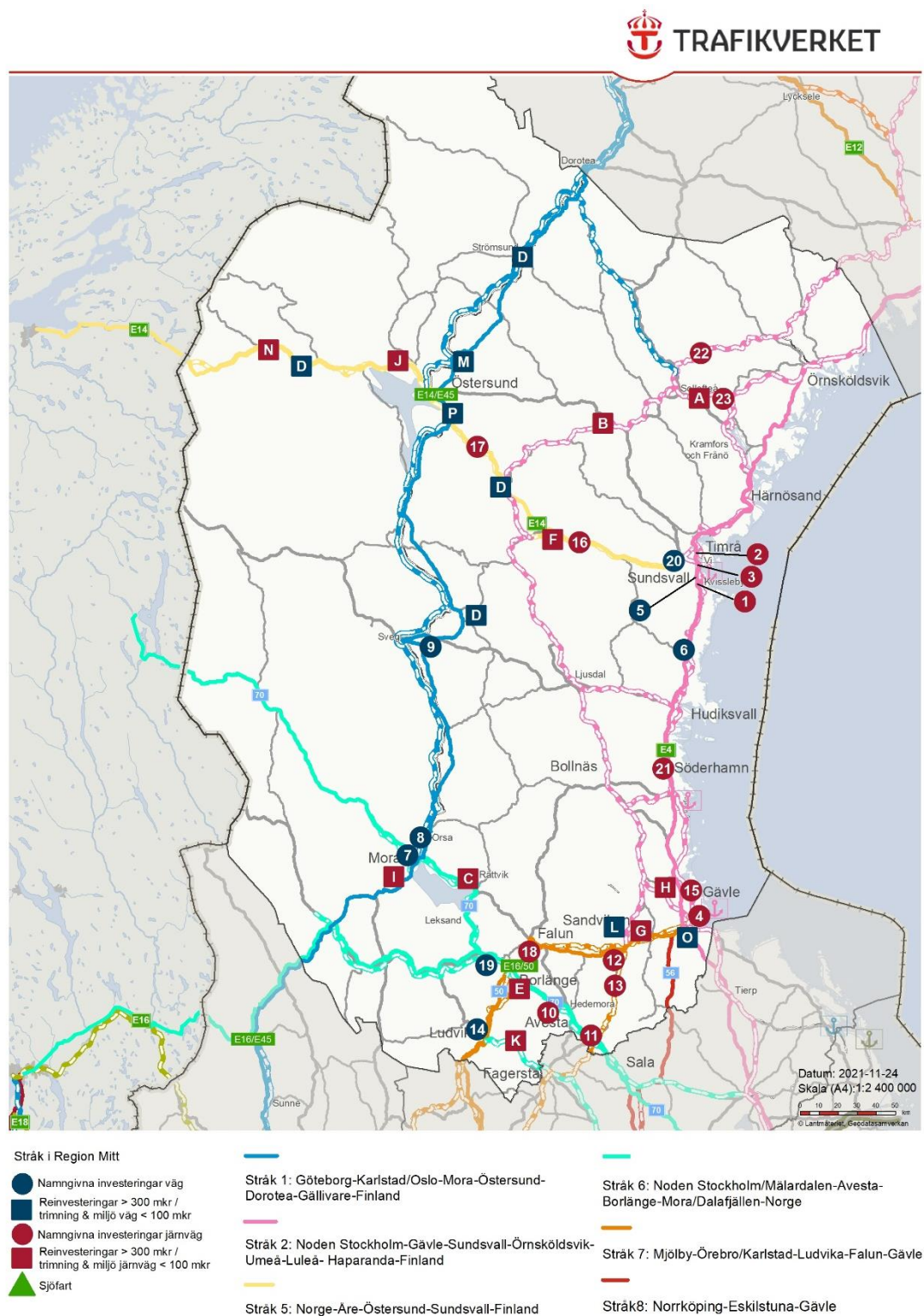
Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade	
E4, Grimsmark–Broänge, mötesseparering	
E12, Kulla–Norrfors, mötesseparering	
E4, Ljusvattnet–Yttervik, mötesseparering	
E10, Mertainen–Kauppinen, mötesseparering	

8.4. Mellersta Sverige

Regionen består av Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs och Dalarnas län.

I figur 35 nedan visas en karta över mellersta Sverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 27–30 nedan.

Figur 35 Åtgärder i mellersta Sverige.



8.4.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I mellersta Sverige förs en dialog med regioner, kommuner, länen och andra aktörer när det gäller utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Samverkan sker i tidiga planeringsskeden för samordnad planering och kostnadseffektiv utformning. Dialog förs med näringslivet om effektivisering av godstransporter och överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Det har upprättats en särskild trafiksäkerhetsgrupp med syfte att driva trafiksäkerhetsarbetet strategiskt, med handlingsplan och målstyrningsarbete. Det utreds också förslag om kostnadseffektiva åtgärder i byar med randbebyggelse efter det lågtrafikerade vägnätet med stor andel tung trafik, exempelvis geofencing, kvalitetssäkring av transporter och bygdeväg⁸⁴. Det pågår ett samarbete med Örnsköldsviks och Sundsvalls kommuner för att minska partikelhalter (sopning, dammbindning), och Trafikverket medverkar i regionala samarbeten om luft, miljö och klimat i Jämtland, Dalarna och Västernorrland.

8.4.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 27 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.⁸⁵

Tabell 27 Namngivna reinvesteringar i mellersta Sverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden	
A	Ådalsbanan, Västerasby–Långsele, spårbyte
B	Stambanan genom Övre Norrland, Bräcke–Långsele, kontaktledning
C	Dalabanan, Siljansbanan, kontaktledning

⁸⁴ Bygdeväg eller bymiljöväg är de svenska benämningarna på en landsväg med extra breda vägrenar, och ett smalare körfält i mitten avsett för bilar. Syftet är att underlätta för cyklister och fotgängare.

⁸⁵ Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

8.4.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 28 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 28 Trimnings- och miljöåtgärder i mellersta Sverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
D	E14/E45, Jämtland, gång- och cykelåtgärder
E	Dalabanan, Säter, tillgänglighetsanpassning av station inkl. gång- och cykeltunnel
F	Mittbanan, Sundsvall–Ånge, Erikslund, samtidig infart
G	Bergslagsbanan, Gävle–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inkl. vägskyddsåtgärder
H	Norra stambanan, Gävle–Ockelbo, spårunderbyggnad, största tillåtna axellast 25 ton
I	Mora-Älvdalen/Vika, Morastrand–Lomsmyren, elektrifiering
J	Mittbanan, Näliden, ny plattform inkl. plankorsningsåtgärder
K	Bergslagspendeln, Fagersta–Ludvika, plankorsningsåtgärder
L	E16, Hofors, genomfart
M	E45, Jämtland, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och miljöåtgärder (stängselsystem)
N	Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs och Dalarnas län, plankorsningsåtgärder
O	Väg 583, Gävle, skydd av vattentäkt
P	E14, Grytan–Erikslund, stängselsystem

8.4.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 29 ett antal viktiga förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer återstående delsträckor på E4 att bli mötesseparerade tillsammans med några delsträckor på E14, E16 och E45. Trafiksituationen genom Ludvika och Mora kommer också att förbättras. Dubbelspårsutbyggnaden på Ostkustbanan föreslås fortsätta med en etapp i södra infarten till Sundsvall, och med fortsatt planering och vissa förberedande arbeten för norra infarten till Gävle.

Tabell 29 Namngivna investeringar i mellersta Sverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad
2	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.
3	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.
4	Gävle hamn, järnvägsanslutning
5	E4, Sundsvall, (pågår kvarstående etapp)
6	E4, Kongberget–Gnarp
7	E45/väg 70, genom Mora, steg 1–3
8	E45, Vattnäs–Trunna
9	E45, Rengsjön–Älvros
10	Uppsala–Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1 (pågående)
11	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid
12	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården, mötesstation
13	Godsstråket genom Bergslagen, kapacitetshöjande åtgärder
14	Väg 50, genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen
15	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning
16	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inklusive säkerhetshöjande åtgärder
17	Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
18	Borlänge–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
19	E16, Borlänge–Djurås
20	E14, Blåberget–Matfors
21	Stockholm–Skellefteå, hastighetshöjning 250 km/tim på befintlig bana
22	ERTMS, Trafikledningscentral Boden Ånge
23	Ådalsbanan, Västeråsby vändslinga

8.4.5. Förslag på ytterligare namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 30 redovisas enligt regeringens direktiv de ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 30 Ytterligare namngivna objekt i mellersta Sverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade

E14, Lockne–Optand/Förbi Brunflo

E4, Förbi Örnsköldsvik

Väg 56, Hedesunda–Valbo/Gävle, Räta linjen

E16, Lönnemossa–Klingvägen, mötteseparering

E 16/66, Förbi Yttermalung

Väg 50, Förbi Grängesberg

8.5. Östra Mellansverige

Regionen består av Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. I regionen finns både större städer och stora områden av glesbygd.

I figur 36 nedan visas en karta över östra Mellansverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 31– 34 nedan.

Figur 36 Åtgärder i östra Mellansverige.



8.5.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I östra Mellansverige förs en gemensam dialog och samverkan om samhällsutveckling för infrastruktur och kollektivtrafik, bland annat inom ramen för Mälardalsrådet och ”En bättre sats”. I det sistnämnda samverkar sju regioner om en gemensam storregional systemanalys. Utöver detta sker den traditionella dialogen med övriga planeringsorgan som region och kommuner.

De behov och brister som framkommer vid dialog och samverkan resulterar i utredningar där åtgärder inom järnväg som differentierad tidtabell (alla tåg stannar inte vid alla stationer), optimering av signalsystem och kortare uppehåll på vändstationer kan bli aktuella. Exempel på åtgärder på väg är kollektivtrafikkörfält, signalprioritering, ändrad utformning, tydligare skyltning och bulleråtgärder.

8.5.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 31 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.⁸⁶

Tabell 31 Namngivna reinvesteringar i östra Mellansverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden	
A	E4, Östergötland, Linköping–Norrköping, motorväg (åtgärd i en körriktning)
B	Dalabanan, Uppsala–Avesta Krylbo, kontaktledning
C	Dalabanan, Uppsala–Sala–Avesta Krylbo, spår- och växelbyte
D	Godsstråket genom Bergslagen, Hallsberg–Frövi, kontaktledning
E	Godsstråket genom Bergslagen, Örebro–Frövi, spår- och växelbyte
F	Mälarbanan, Västerås–Kungsängen, utbyte signalställverk
G	Mälarbanan, Frövi–Köping, Hovsta–Jädersbruk, utbyte signalställverk
H	Mälarbanan, Tillberga–Jädersbruk, Eskilstuna–Kolbäck, spår- och växelbyte
I	Västra stambanan, Järna–Sköldinge, kontaktledning
J	Västra stambanan, Hallsberg–Sköldinge, kontaktledning
K	Södra stambanan, Katrineholm–Åby–Mjölby, kontaktledning
L	Stångådalsbanan och Tjustbanan, Linköping–Västervik, Bjärka-Säby–Rimforsa, utbyte radioblockeringssystem

⁸⁶ Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

8.5.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 32 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 32 Trimnings- och miljöåtgärder i östra Mellansverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
M	Anpassning av stationer till nya tåg, t.ex. Ostkustbanan Uppsala–Gävle
N	Ostkustbanan, Fullerö, vänd- och uppställningsspår norr om Uppsala
O	Väg 70, Kumla kyrkby–Sala, gång- och cykelväg
P	Väg 56, Kvicksund–Västjädra, korsningsåtgärder
Q	E18, genom Västerås, kapacitetshöjande åtgärder
R	E20, Örebro, trafikplats Marieberg norra
S	Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län, säkra bangårdar, stängsling
T	E18, Enköping, vattenskyddsåtgärder
U	E18, Bålsta, vattenskyddsåtgärder
V	E20, Laxå, faunapassage

8.5.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 33 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer bygget av nya stambanor för höghastighetståg att inledas på sträckan Järna–Linköping, och återstående dubbelspårsetapper på godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Mjölby kommer att färdigställas. Dessutom föreslås att en utbyggnad av järnvägen till fyra spår ska inledas mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala–Stockholm. På väg föreslås förbättringar på E18, E22 och väg 50 och 56. Nya slussar kommer att färdigställas i Södertälje och farleden i Mälaren kommer att få bättre kapacitet.

Tabell 33 Namngivna investeringar i östra Mellansverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	Uppsala, plankorsningar
2	Ostlänken, nytt dubbelspår, Järna–Linköping
3	Väg 56, Kvikksund–Västjädra
4	E22, Förbi Söderköping
5	Väg 56, Bie–St Sundby (Alberga), Råta linjen
6	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår
7	Väg 50, Medevi–Brattebro (inkl. Nykyrka)
8	Godsstråket Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår
9	Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår
10	E18, Köping–Västjädra, kapacitetsbrister
11	Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala–länsgränsen Stockholm)
12	Laxå, bangårdsombyggnad
13	Heby, mötesspår
14	Högsjö västra, förbigångsspår
15	Katrineholm, förbigångsspår
16	Väg 56, Sala–Heby
17	Väg 56, Katrineholm–Bie
18	Frövi, bangårdsombyggnad
19	Södertälje sluss, Mälaren
20	Farleder i Mälaren
21	ERTMS, Trafikledningscentral Hallsberg Norrköping
22	ERTMS, Trafikledningscentral Stockholm Gävle

8.5.5. Förslag på ytterligare namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 34 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 34 Ytterligare namngivna objekt i östra Mellansverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade

E20, trafikplats Gröndal–Eskilstuna, 2+2

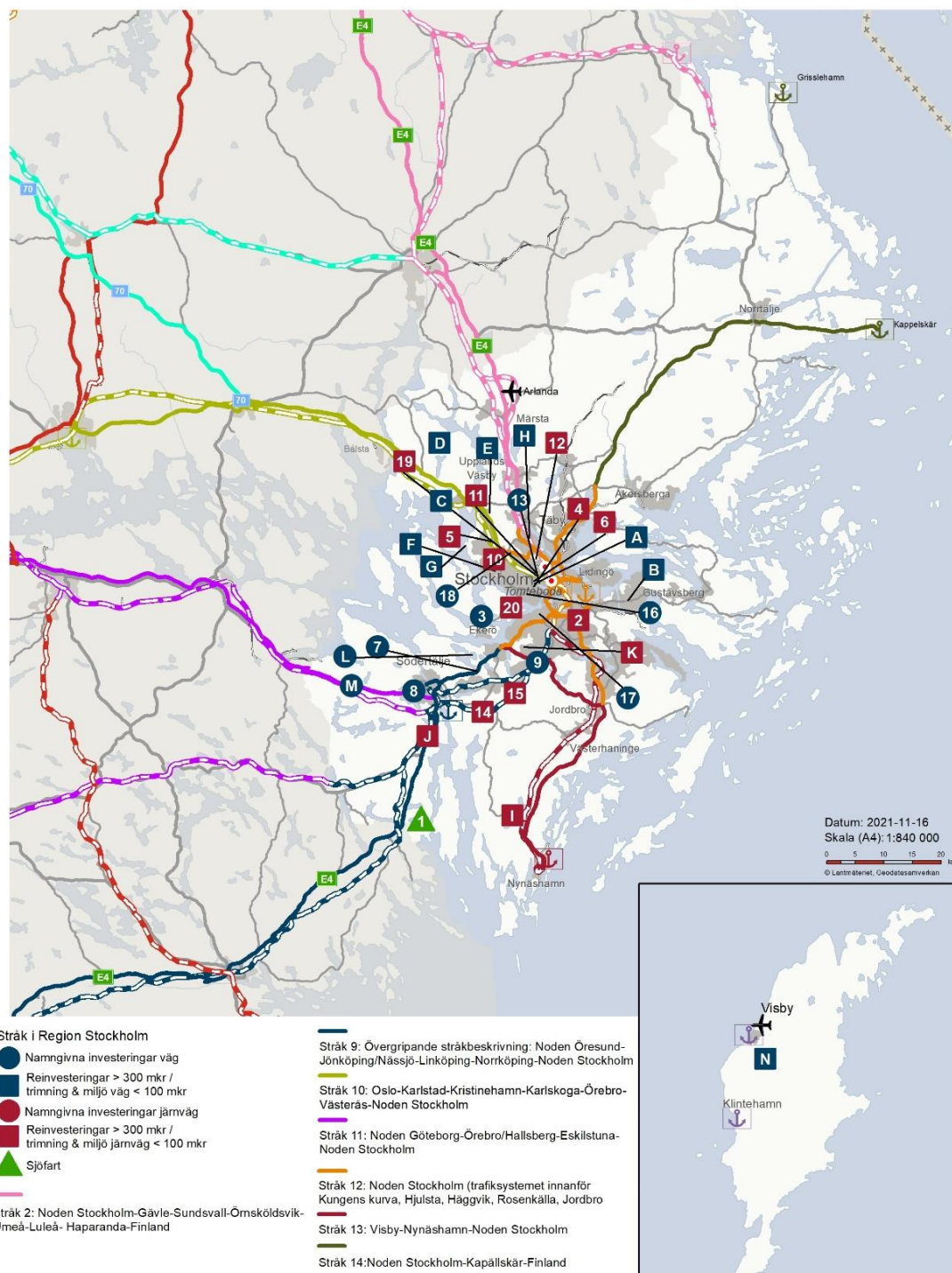
Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro⁸⁷

⁸⁷ Trafikverket har för avsikt att utreda förutsättningarna för alternativ finansiering av Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro.

8.6. Stockholmsområdet och Gotland

Regionen består av Stockholms och Gotlands län. I figur 37 nedan visas en karta över Stockholmsområdet och Gotland där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 35–38 nedan.

Figur 37 Åtgärder i Stockholmsområdet och Gotland.



8.6.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I det växande storstadsområdet är det inte möjligt att till fullo tillgodose efterfrågan på framkomlighet i vägnätet. Följden är trängsel och en högre störningskänslighet med stor samhällspåverkan. Ökande restider och restidsosäkerhet påverkar punktlighet och flera andra leveranskvaliteter negativt. Konflikter uppstår i ambitionen att uppnå såväl mål om god tillgänglighet som hänsyn till miljö och trafiksäkerhet.

Ett bättre nyttjande av befintlig infrastruktur i kombination med andra effektiviseringar i samverkan med andra aktörer kan bidra till förbättrad framkomlighet och tillförlitlighet för person- och godstransporter samt ökad robusthet i transportsystemet. Det handlar bland annat om utvecklad trafikledning och prioriterad framkomlighet för kollektivtrafik.

Trafikledning har en särskilt viktig roll i att hantera störningar. En fungerande operatörssamverkan om trafikledning inom ramen för Trafik Stockholm är en förutsättning för att minimera påverkan på viktiga samhällsfunktioner. Trafikstyrning har betydelse för framkomlighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa på de högst belastade storstadsvägarna. Utveckling av effektiva styrningsfunktioner som nyttjar vägsides-ITS (intelligenta transportsystem) och nya digitaliseringslösningar (uppkoppling, automatisering och elektrifiering) skapar förutsättningar för en mer effektiv användning av den befintliga och framtida väginfrastrukturen.

I samverkan med regionala aktörer och transportsektorn, koordineras planerade trafikpåverkande åtgärder. Detta är ett effektivt verktyg för en minimerad samhällspåverkan vid genomförande av investeringsåtgärder och för att säkerställa och utveckla redundans i systemet. Vid genomförande av infrastruktursatsningar sker även samverkan för att underlätta hållbara resval.

Den av Trafikverket upphandlade färjetrafiken till och från Visby har, tillsammans med flygförbindelserna, avgörande betydelse för Gotlands tillgänglighet. Färjan fyller viktiga funktioner för både godstrafik och persontrafik och påverkar förutsättningarna för såväl näringsliv som civilsamhälle. Det finns ett flertal hänsyn som behöver tas när det gäller färjetrafikens funktioner. Färjans ankomst- och avgångstider påverkar möjligheten att resa från och till hela ön med bil och kollektivtrafik under dygnets vakna timmar. De ger också viktiga förutsättningar för logistikkedjor för öns näringsliv.

8.6.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 35 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid i om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.⁸⁸

Tabell 35 Namngivna reinvesteringar i Stockholmsområdet och Gotland under planperioden.

Exempel reinvesteringar under planperioden	
A	E4, ITS Essingeleden
B	Väg 222, Skurubroarna
C	Väg 841, Stäketbron
D	Väg 263, Erikssundsbron
E	E18, länsgräns–trafikplats Jakobsberg, motorväg

8.6.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 36 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 36 Trimnings- och miljöåtgärder i Stockholmsområdet och Gotland under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
F	E18, Stocksundsbron–trafikplats Danderyds kyrka, ITS och kollektivtrafikkörfält
G	E18, trafikplats Barkarby–trafikplats Jakobsberg, trafikstyrning
H	E4, komplettering av sido- och mitträcken på stamvägnätet, exempelvis vid Kista
I	Nynäsbanan Älvsjö–Nynäshamn, plankorsningar
J	Västra stambanan, Södertälje hamn godsbangård, ombyggnad
K	Västra stambanan, Stockholm, Huddinge, signalåtgärder
L	E4/väg 584, Bornsjön, vattenskyddsåtgärder
M	E20, Nykvarns trafikplats
N	Väg 143 och väg 147, Visby, vattenskyddsåtgärder

⁸⁸ Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

8.6.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 37 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer E4 Förbifart Stockholm att färdigställas tillsammans med de kapacitetsförstärkningar i infartslederna som behövs. Arbetet med att förbereda byggstarten för Tvärförbindelse Södertörn pågår, och de stora satsningarna inom järnväg fortsätter mellan Tomtebodavägen och Kallhäll. En anpassning av Stockholms central kommer också att göras. Farleden mellan Landsort och Södertälje föreslås också få bättre kapacitet och säkerhet.

Tabell 37 Namngivna reinvesteringar i Stockholmsområdet och Gotland under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	Farled Södertälje–Landsort
2	Tvåspårsväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering) (pågående)
3	E4 Förbifart Stockholm (pågående)
4	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering) (pågående)
5	Barkarby, bytespunkt med anslutning till tunnelbana (pågående)
6	Hagalund, bangårdsombyggnad
7	E4/E20, Hallunda–Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm
8	E4/E20, Södertäljebron, kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm
9	E4/väg 259, Tvärförbindelse Södertörn
10	Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet (pågående)
11	Stockholms central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan (pågående)
12	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering, pågående)
13	E18, Danderyd–Arninge (pågående)
14	Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning av tunnlar
15	Årstaberget–Flemingsberg, signalåtgärder optimering
16	Essingeleden, riskreducerande åtgärder, upprättande av ledverk
17	E4/E20, Tomtebodavägen–Bredäng, ITS
18	E18, Hjulsta–Jakobsberg, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
19	Alvik–Ulvsunda–Solna station, snabbspårsväg (statlig medfinansiering, öppnat för trafik)
20	Stockholms central och Tomtebodavägen bangård, utredning
	Sverigeförhandlingen
	Älvsjö–Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer
	Roslagsbanan till city, förlängning och nya stationer
	Stockholm, Spårsvägen syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik
	Hagalund, tunnelbanestation
	Stockholm, cykelobjekt

8.6.5. Förslag på ytterligare investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 38 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 38 Ytterligare namngivna objekt i Stockholmsområdet och Gotland som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade

E4, trafikplats Glädjen–trafikplats Rotebro, ITS

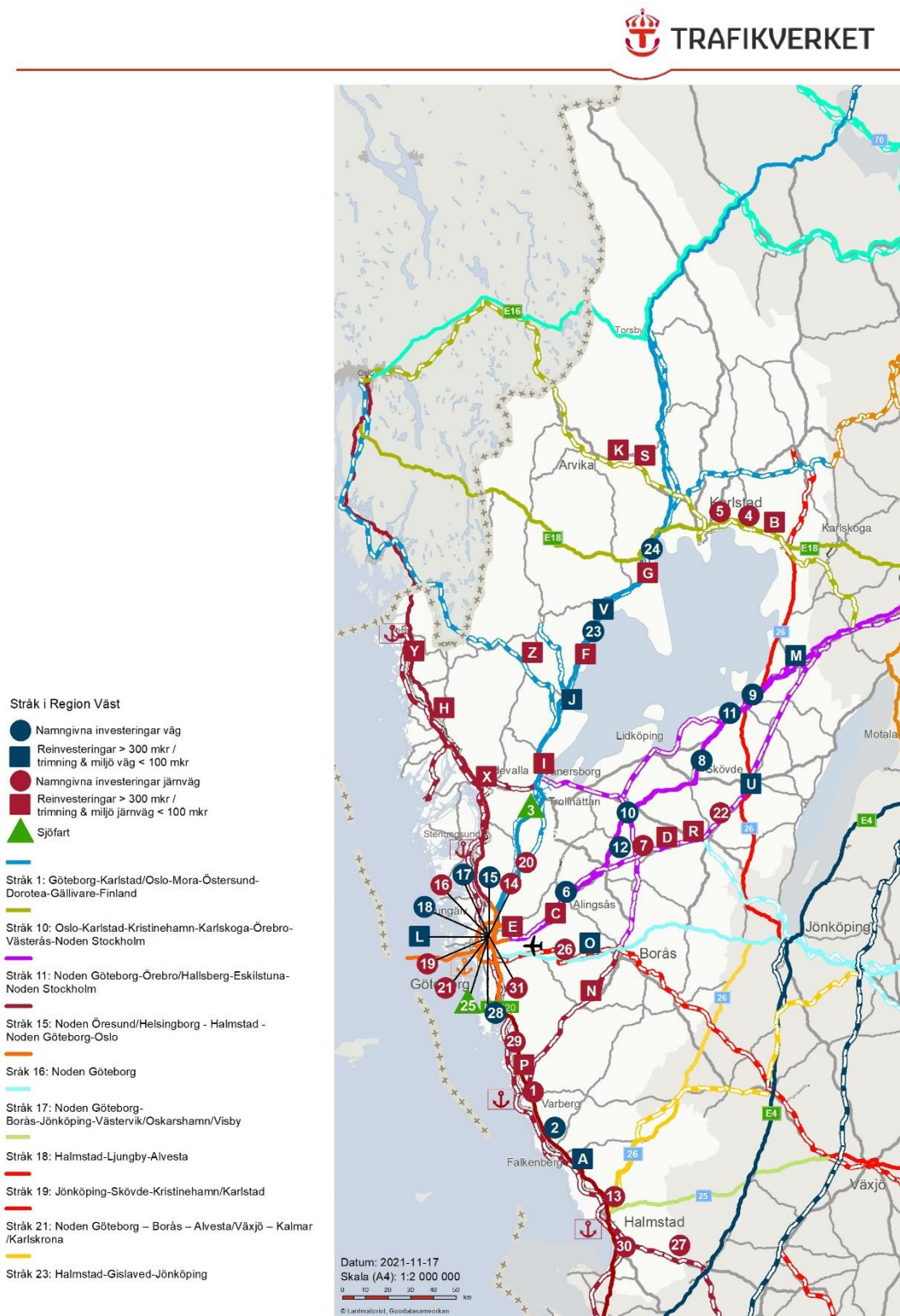
E4, trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm

8.7. Västra Sverige

Regionen består av Hallands, Värmlands och Västra Götalands län.

I figur 38 nedan visas en karta över västra Sverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 39–42 nedan.

Figur 38 Åtgärder i västra Sverige



8.7.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I västra Sverige förs en dialog med regioner, kommuner och andra offentliga aktörer när det gäller utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Samhällsplanering för integrerad trafik- och bebyggelseplanering är ett viktigt verktyg, liksom trafikslagsövergripande störningshantering och koordinering av projekt under byggskedet, inklusive mobility management-åtgärder. Andra exempel är samplanering av cykel och kollektivtrafik, signalprioriteringar och tidtabellsplanering för bättre kapacitetsutnyttjande på järnvägen. Ytterligare exempel är ITS-åtgärder, där hastighetspåminnare i tätorter ger säkrare trafikmiljö och trafikinformationstavlor underlättar trafikledning.

8.7.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 39 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.⁸⁹

Tabell 39 Namngivna reinvesteringar i västra Sverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden	
A	E6, Getinge–Falkenberg, motorväg (betongväg med körfält i två körriktningar)
B	Värmlandsbanan, Laxå–Kil, spår- och växelbyte
C	Västra stambanan, Alingsås–Olskroken, kontaktledning
D	Västra stambanan, Falköping–Alingsås, kontaktledning
E	Göteborg, Sävenäs rangerbangård
F	Norge/Vänerbanan, Åmål–Mellerud, spår- och växelbyte
G	Norge/Vänerbanan Åmål–Kil, kontaktledning
H	Bohusbanan, Uddevalla–Strömstad, kontaktledning
I	Älvsborgsbanan, Vänersborg, Trollhätte kanal, brobyte

⁸⁹ Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

8.7.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 40 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 40 Trimnings- och miljöåtgärder i västra Sverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
J	E45, Erikstad, Melleruds kommun, gång- och cykelväg
K	Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, signalåtgärder (mellanblocksignaler)
L	E6.20, Älvsborgsbron, trafikledningsåtgärder (ITS)
M	E20, Hasslerör–Kallsjön, faunapassager
N	Viskadalsbanan, avvattningsåtgärder
O	Väg 40, Bollebygd, vattenskyddsåtgärder
P	Västkustbanan, Väröbacka, bangårdsåtgärder
Q	Västra Götaland, Värmland och Halland, stängselåtgärder vid järnväg
R	Västra stambanan, Falköping–Alingsås, stängning av plankorsningar
S	Värmlandsbanan, Edane, ny passage av järnvägen
T	Västra Götaland, Värmland och Halland, tillgänglighetsåtgärder på stationer
U	Väg 26, Skövde kommun, trafikplats Loringa
V	E45, Åmål, standard- och kapacitetshöjande åtgärder
X	Bohusbanan, Uddevalla, höjning av plattformar
Y	Bohusbanan, Strömstad–Skee–Överby, hastighetshöjning
Z	Norge/Vänerbanan, Bengtsfors kommun, ny terminal Bäckefors

8.7.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 41 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer en av de återstående delsträckorna på Västkustbanan att byggas ut med dubbelspår i tunnel under Varberg, tillsammans med ny järnväg under Göteborg (Västlänken). Dessutom förstärks kapaciteten i stråket Göteborg–Stockholm på Västra stambanan mellan Göteborg och Laxå. Delsträckor på E45 tillsammans med hela E20 genom Västra Götaland kommer att bli mötesseparerade, undantaget delsträckan genom Alingsås. Delar av Göteborgs hamnbana byggs ut till dubbelspår, för ökad kapacitet, och farleden till Göteborgs hamn fördjupas och breddas för ökad kapacitet och sjösäkerhet.

Tabell 41 Namngivna investeringar i västra Sverige under planperioden.

	Namngivna investeringar under planperioden
1	Västkustbanan, Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum (pågående)
2	Kattegattleden (pågående)
3	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv
4	Värmlandsbanan, Kil–Laxå, mötesstationer (pågående)
5	Värmlandsbanan, Laxå–Arvika, ökad kapacitet (pågående)
6	E20, Tollered–Alingsås, (pågående)
7	Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning (pågående)
8	E20, förbi Skara (pågående)
9	E20, förbi Mariestad
10	E20, Vårgårda–Vara (pågående)
11	E20, Götene–Mariestad
12	E20, förbi Vårgårda (pågående)
13	Västkustbanan, Halmstad C/bangård
14	Västsvenska paketet, järnväg (pågående)
15	Västsvenska paketet, väg (pågående)
16	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv (pågående)
17	E6.21, Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågående)
18	E6.20, Hisingsleden, södra delen (pågående)
19	Göteborg, Olskroken, planskildhet (pågående)
20	Norge/Vänerbanan, vändspår i Älvängen
21	Göteborg och Västsverige, omloppsnära uppställningsspår
22	Västra stambanan, Laxå–Alingsås, högre kapacitet
23	E45, Tösse–Åmål
24	E45, Säffle–Valnäs
25	Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd i farled
26	Nya stambanor Göteborg–Borås
27	Markarydsbanan, Knäred, mötesspår
28	E45, Järnvågen, med överdäckning av E45
29	Västkustbanan, Väröbacka station
30	Lund–Göteborg–Öxnered, hastighetshöjning 250 km/tim på befintlig bana
31	ERTMS, Trafikledningscentral Göteborg
	Sverigeförhandlingen
	Göteborg, spårväg Norra Älvstranden, centrala delen
	Göteborg, citybuss Backa-stråket
	Göteborg, citybuss Norra Älvstranden (västra delen)
	Göteborg, cykelobjekt

8.7.5. Förslag på ytterligare investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 42 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 42 Ytterligare namngivna objekt i västra Sverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

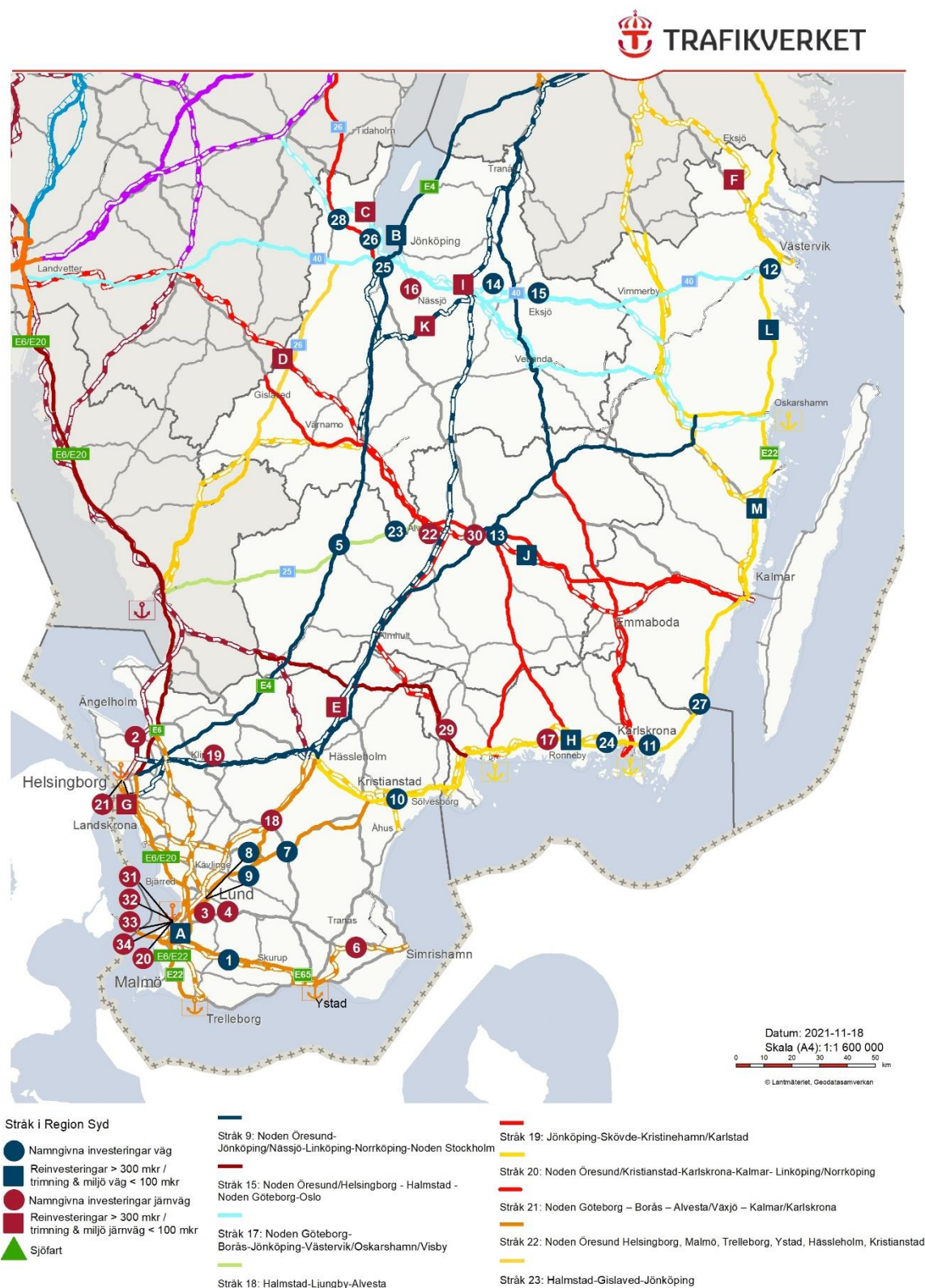
Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade
E18, Valnäs–riksgränsen, etapp Bäckevarv–Årjäng, ombyggnad till 2+1
E18, Valnäs–riksgränsen, etapp Töcksfors–Bäckevarv, ombyggnad till 2+1
Väg 26, Halmstad–Oskarström, 2+1-väg
E45, Vänersborg–Mellerud, etapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1

8.8. Södra Sverige

Regionen omfattar Blekinge, Jönköpings, Kalmar, Kronobergs och Skåne län.

I figur 39 nedan visas en karta över södra Sverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 43–46 nedan.

Figur 39 Åtgärder i södra Sverige.



8.8.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I södra Sverige förs en gemensam och aktiv diskussion om samhällsutveckling för infrastruktur och kollektivtrafik, bland annat inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige där Skåne, Blekinge, Hallands, Kalmar, Kronobergs och Jönköpings län ingår. Transportsystemet i södra Sverige är integrerat och de många stråken fyller i normalfallet flera uppgifter. För ett effektivt utnyttjande krävs därför en god och kontinuerlig dialog med regionala utvecklingsansvariga, godstransportråd och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Den goda dialogen resulterar i avstämda regionala systemanalyser, funktionellt prioriterade stråk, trafikförsörjningsprogram och tågstrategier. Dessutom tecknas breda överenskommelser om samverkan med de största städerna och flertalet övriga regionala aktörer när det gäller samhällsutveckling och infrastruktur, där fortsatt inriktning och ramverk läggs fast. Kapacitetsutnyttjandet av transportsystemet är högt i flera stråk, och avvägningen mellan internationella, nationella, regionala och lokala anspråk innebär utmaningar. Samverkan och diskussioner om nyttofördelning är viktiga verktyg för att uppnå god markanvändning, god framkomlighet för näringslivets transporter, effektiv och attraktiv kollektivtrafik samt bättre förutsättningar för gång och cykel.

8.8.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 43 planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.⁹⁰

Tabell 43 Namngivna reinvesteringar i södra Sverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden de med en kostnad överstigande 300 miljoner kronor	
A	E22, Yttre ringvägen Malmö, motorväg (betongväg)
B	E4, Ölmstad–Huskvarna, motorväg (södergående körriktning)
C	Jönköpingsbanan, Falköping–Nässjö, kontaktledning
D	Kust till kust-banan, Hillared–Hestra, spår- och växelbyte
E	Södra stambanan, Älmhult–Hässleholm, kontaktledning
F	Stångådalsbanan och Tjustbanan, Linköping–Västervik, Bjärka-Säby–Rimforsa, radioblockeringssystem

⁹⁰ Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

8.8.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 44 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 44 Trimnings- och miljöåtgärder i södra Sverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
G	Västkustbanan, Helsingborg C, tillgänglighetsanpassning och uppgradering av stationsmiljö
H	E22, Ronneby Väst, ombyggnad trafikplats
I	Södra stambanan, Gamlarp, anslutning för längre tåg
J	Väg 25, Växjö–Tomeslöv, faunaåtgärder
K	Nässjö–Vaggeryd, plankorsningsåtgärder
L	E22, Nygård–Bälö–Gladhammar, mötesseparering
M	E22/väg 34, Ålem, korsningsåtgärd

8.8.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 45 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer nya dubbelspår att färdigställas mellan Arlöv och Lund, liksom upprustning och elektrifiering av järnvägen mellan Jönköping/Nässjö och Värnamo. En etapp av nya stambanor för höghastighetståg kommer också att påbörjas mellan Lund och Hässleholm, tillsammans med en av de sista återstående dubbelspårsetapperna på Västkustbanan, den mellan Maria och Helsingborg. Dessutom sker ett stort antal förbättringar för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet i de övergripande stråken.

Tabell 45 Namngivna investeringar i södra Sverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	E65, Svedala–Böringe
2	Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg, pågående)
3	Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår (pågående)
4	Lund (Högevall)–Flackarp, fyrespår (pågående)
5	E4, Ljungby–Tofnanäs (pågående)
6	Kapacitetsåtgärder i Skåne (pågående)
7	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (pågående)
8	E22, trafikplats Ideon
9	E22, trafikplats Lund S
10	E22, Fjälkinge–Gualöv
11	E22, Lösen–Jämsjö (pågående)
12	E22, Gladhammar–Verkeback
13	Väg 25, Österleden i Växjö
14	Väg 40, Nässjö–Eksjö
15	Väg 40, förbi Eksjö
16	Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet
17	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (etapp 1)
18	Ny stambana Hässleholm–Lund
19	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
20	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58
21	Maria–Helsingborg C, dubbelspår
22	Alvesta, triangelspår
23	Väg 25 Sjöatorp–Alvesta V (inklusive trafikplats, pågående)
24	E22, Ronneby Ö–Nättraby
25	E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält
26	Väg 26, Hedenstorp–Månseryd
27	E22, förbi Bergkvara
28	Väg 26, Mullsjö–Slättång
29	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana
30	Räppe, ny station
31	Malmö bangård, planskild spårkorsning
32	Malmö C, fler plattformsspår
33	Malmö C–Östervärn, dubbelspår
34	ERTMS, Trafikledningscentral Malmö
Sverigeförhandlingen	
	Helsingborg, kollektivtrafik
	Helsingborg, cykelobjekt
	Spårväg Lund C–European Spallation Source (ESS) ⁹¹
	Lund, cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)
	Malmö, stadsbusslinje (EL-MEX och EL-bussar)
	Malmöpendeln, Lommabanan, etapp 2
	Malmö, cykelobjekt

⁹¹ European Spallation Source, en sameuropeisk forskningsanläggning som är under uppförande i Lund. ESS kommer att användas för materialforskning.

8.8.5. Förslag på ytterligare investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 46 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 46 Ytterligare namngivna objekt i södra Sverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade	
E4, Trafikplats Ekshagen	
Väg 26, Smålandsstenar–Gislaved	
Väg 40, Skogslid–Haga	
E22, genom Mönsterås	
Väg 25, Nybro, trafikplats Glasporten	
Väg 40, Toverum–Hyttan	
Väg 25, förbi Lessebo	
Väg 25, Norrleden i Växjö inkl. trafikplats	
E6, Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält	

9 Planförslagets effekter

I direktivet anges att Trafikverket ska redovisa analyser som visar i vilken utsträckning åtgärderna bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås och vilka målkonflikter som uppstår. Detta kapitel svarar på detta genom att effekterna av planförslaget beskrivs.

Vissa delar av planförslaget består av specificerade åtgärder, och för dessa delar kan effekterna beskrivas relativt detaljerat. Andra delar av planförslaget består av generella anslag och potter, och för dessa delar måste beskrivningen bli mer övergripande. Vissa delar av planförslaget ingår inte alls i effektb beskrivningen: redan pågående investeringar (totalt 66 miljarder kronor under planperioden), räntor, bidrag och myndighetsutövning (50 miljarder kronor), länsplanerna (42 miljarder kronor) och medel till forskning och innovation (8,5 miljarder kronor).

Avsnitt 9.1 beskriver planförslagets bidrag till det övergripande transportpolitiska målet, och avsnitt 9.2–9.4 bidragen till funktions- och hänsynsmålen (tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa). I avsnitt 9.5 redovisas effekter på EU:s transportpolitiska mål.

Känslighetsanalyser och analyser av målkonflikter och målsynergier redovisas i avsnitt 9.6.

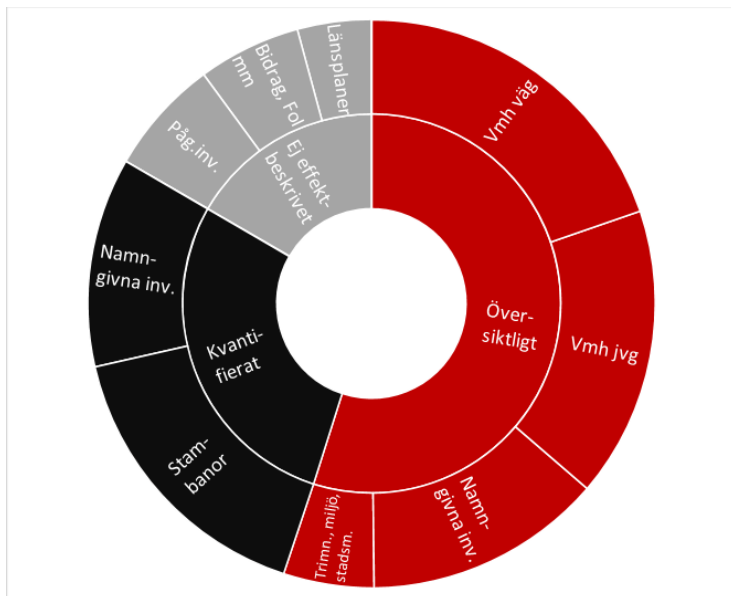
För varje avsnitt redovisas effekterna av planens olika delar på följande sätt:

- *Vidmakthållande* omfattar underhåll och reinvesteringar av väg och järnväg (197 respektive 165 miljarder kronor). Fördelning och användning av dessa medel samt de förväntade effekterna beskrivs i kapitel 6, samt mer detaljerat i underlagsrapporten om vidmakthållande. Nedan sammanfattas effekterna på en övergripande nivå.
- *Trimnings- och miljöåtgärder* (42 miljarder kronor) respektive *stadsmiljöavtal* (9 miljarder kronor) avser mindre investeringar och åtgärder som inte specificeras i detalj i planförslaget. Hur medlen fördelas beskrivs i avsnitt 7.1 och 7.2. I detta avsnitt beskrivs effekterna översiktligt. Mer detaljerade beskrivningar finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder.
- *Namngivna investeringar* är infrastrukturinvesteringar med en kostnad över 100 miljoner kronor. Effektb beskrivningen omfattar samtliga investeringar som påbörjas under planperioden, även om de inte hinner färdigställas. Det betyder att effektb beskrivningen omfattar 114 objekt med en total kostnad på 418 miljarder kronor, varav 224 miljarder kronor under planperioden⁹². Regeringens direktiv anger att effekterna av de tre etapperna av nya stambanor för höghastighetståg ska redovisas separat. Effektb beskrivningen redogör därför dels för de tre stambaneetappernas effekter (164 miljarder kronor, varav 104 miljarder kronor under planperioden), dels för de övriga namngivna investeringar som påbörjas under planperioden och vars effekter kunnat kvantifieras (70 objekt med en total kostnad på 119 miljarder kronor, varav 67 miljarder kronor under planperioden). För 41 namngivna investeringar kan inte effekterna kvantifieras utan bara beskrivas översiktligt. Största delen av detta är ERTMS och relaterade järnvägstekniska system som beskrivs närmare i avsnitt 7.9 (totalt drygt 61 miljarder kronor) samt statlig medfinansiering av objekt i storstadsöverenskommelser (6 miljarder kronor under planperioden).

⁹² Samlade effektb bedömningar av varje enskild namngiven investering finns tillgängliga på www.trafikverket.se/samhallsekoniskt_beslutsunderlag

Figur 40 sammanfattar vad som ingår och inte ingår i effektbeskrivningen samt på vilket sätt.

Figur 40 Typ av effektbeskrivning av planförslagets olika delar – översiktlig beskrivning, kvantifierad beskrivning, ingen effektbeskrivning. Tårtbitarna motsvarar respektive plandels totala kostnad; för namngivna investeringar ingår även kostnader efter planperioden.

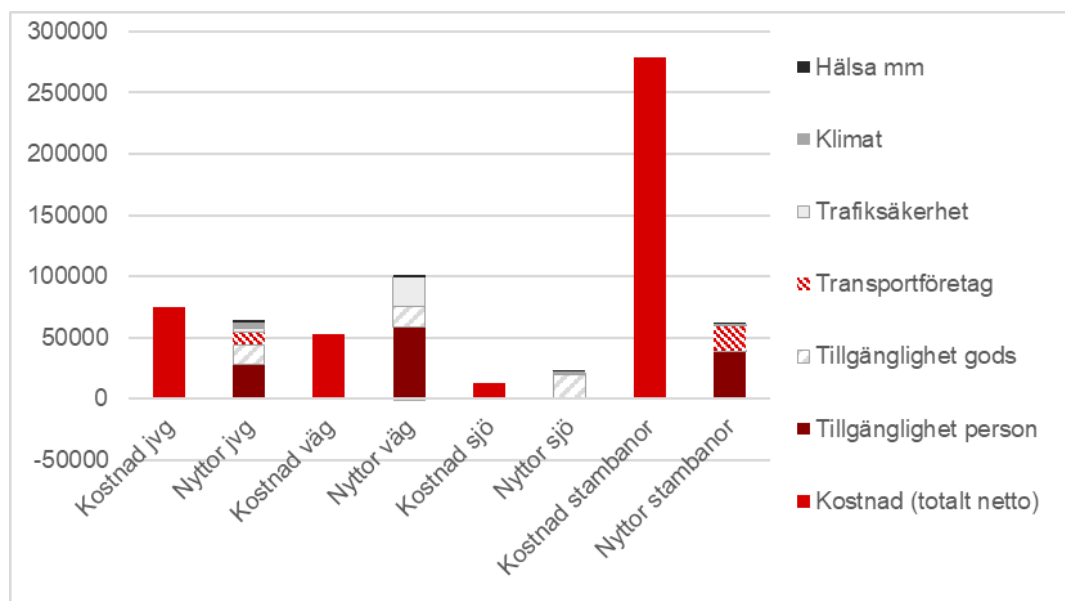


De kvantifierade effektbeskrivningarna omfattar alltså enbart den svarta delen av diagrammet⁹³, och det ska understrykas att detta bara motsvarar omkring en fjärdedel av planförslagets totala omfattning (medräknat investeringskostnader efter planperioden).

De kvantifierade effekterna fördelar sig enligt figur 41, uttryckt som samhällsekonomiska nuvärden så att deras storleksordning kan jämföras, och uppdelat på effekter från järnvägs-, sjöfarts- och väginvesteringar (inklusive gång- och cykelvägar). I följande avsnitt beskrivs effekterna mer i detalj.

⁹³ I praktiken är inte alla effekter möjliga att kvantifiera varför det även för den mörkgrå delen av diagrammet kan finnas effekter eller delar av effekter som ej kvantifierats; huvuddelen av effekterna bedöms dock vara kvantifierade.

Figur 41 Kvantifierade nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag, nuvärden i miljoner kronor. Total nettokostnad omfattar samhällsekonomisk nuvärdeskostnad för investering samt drift och underhåll.



De klart största effekterna är förbättrad tillgänglighet för person- och godstrafik⁹⁴, följt av trafiksäkerhetseffekter. För järnvägsinvesteringar är också nyttorna för transportföretag en betydande post. De totala nettokostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera).

9.1. Övergripande transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Planens bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv respektive långsiktigt hållbar transportförsörjning redovisas nedan. Hur planens effekter fördelas geografiskt och över olika befolkningsgrupper redovisas i den kommande systemanalysen, som publiceras den 31 januari 2022.

9.1.1. Samhällsekonomisk effektivitet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning betyder dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till infrastrukturens utveckling och underhåll ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen. Den första delen, transportsystemets användning, styrs bland annat av skatter, regleringar och offentliga transporttjänster, vilka inte är en del av den nationella infrastrukturplanen och därför inte behandlas här.

Anslagen till *vidmakthållande av vägar och järnvägar* ökades i infrastrukturpropositionen med 13 procent respektive 25 procent. Trafikverkets analyser visar att denna ökning är samhällsekonomiskt lönsam. Nyttorna består dels av att de totala långsiktiga underhålls- och reinvesteringskostnaderna minskar, eftersom det är långsiktigt billigare att underhålla i tid, dels av att anläggningens status blir bättre, vilket skapar nyttor för användarna i form av

⁹⁴ Tillgänglighet inkluderar bland annat restids- och reskostnadseffekter.

minskade störningar och hastighetsnedsättningar. Trafikverkets analyser visar att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna för vidmakthållande ytterligare. De samhällsekonomiska beräkningarna av vidmakthållande ger en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,7 för underhåll av järnväg och 2,8 för underhåll av belagd väg. Analyserna av byggnadsverk visar att det vore samhällsekonomiskt effektivt att investera i underhåll av byggnadsverk tidigt i planperioden för att på så sätt undvika merkostnaderna som följer av att förskjuta underhåll av till exempel broar och tunnlar på framtiden. Analyserna av bärighetssatsningar visar vidare att det är samhällsekonomiskt lönsamt att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon på väg. Totalt har satsningen för att möjliggöra tyngre fordon på väg en NNK på 2,5. Ett möjliggörande av längre fordon på väg skulle ha en NNK över 10.

Nuvarande anslagsnivåer kommer inte att räcka för att upprätthålla anläggningens nuvarande funktionalitet, och det leder också till långsiktigt ökande underhållskostnader. Enligt analyserna som presenterades i Trafikverkets inriktningsunderlag⁹⁵ skulle det behövas ytterligare 13 procent (26 miljarder kronor) högre anslag för järnväg respektive 20 procent (50 miljarder kronor) högre anslag för väg för att upprätthålla dagens funktionalitet.

Anslagen till *trimnings- och miljöåtgärder* bedöms ha hög kostnadseffektivitet baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram. Åtgärdskostnaderna är relativt låga och ger stora effekter. Exempelvis åtgärder som innebär hastighetshöjning och kapacitetsökning inom järnvägsnätet ger generellt stora nyttor. Bulleråtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma redan vid låga trafikflöden. Trafiksäkerhetsåtgärder inom vägsystemet är generellt mycket samhällsekonomiskt lönsamma. Trafikverket bedömer att det skulle vara samhällsekonomiskt effektivt om dessa anslag kunde ökas ytterligare.

Stambaneetappernas samhällsekonomiska lönsamhet är negativ. Nettonuvärdeskvoten (NNK) är -0,6 (nettonuvärde -85 miljarder kronor) för Ostlänken, -0,8 (nettonuvärde -38 miljarder kronor) för Hässleholm–Lund och -0,8 (nettonuvärde -55 miljarder kronor) för Göteborg–Borås. Att lönsamheten är så låg beror delvis på att etapperna inte används fullt ut förrän systemet är färdigt. Givet att de första etapperna är byggda har de sammanbindande etapperna (från Jönköping till Linköping, Borås respektive Hässleholm) en NNK på -0,4, det vill säga fortfarande negativt men högre än de tidigare etapperna. Totalt sett har hela systemet en NNK -0,5 (nettonuvärde -280 miljarder kronor). För närvarande pågår ett arbete med kostnadsreducerande åtgärder, där flera åtgärder som avsevärt minskar investeringskostnaderna även ger viss påverkan på systemets funktion och därmed samhällsnyttorna. Effekterna av dessa förändringar är ännu inte medtagna i de beräknade nyttorna. Bedömningen är att förändringarna kommer göra att vissa delnyttor förändras medan de samlade nyttorna för systemet som helhet förväntas bli ungefär samma som i aktuella bedömningar.

Övriga *namngivna investeringar* (vars effekter kan kvantifieras⁹⁶) exklusive etapperna av de nya stambanorna har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 0,2 och ett nettonuvärde på 32 miljarder kronor. Inklusive stambaneetapperna blir genomsnittlig NNK -0,4 (nettonuvärde -145 miljarder kronor). För järnvägsobjekten exklusive nya stambanor är genomsnittlig NNK -0,2 (nettonuvärde -26 miljarder kronor), för vägobjekten 0,9 (nettonuvärde 47 miljarder kronor) och för sjöfartsobjekten 0,7 (nettonuvärde 11 miljarder kronor). Spridningen i lönsamhet är stor för både väg- och järnvägsobjekt. Majoriteten av

⁹⁵ Justerade för förändrat investeringsindex 2017–2021.

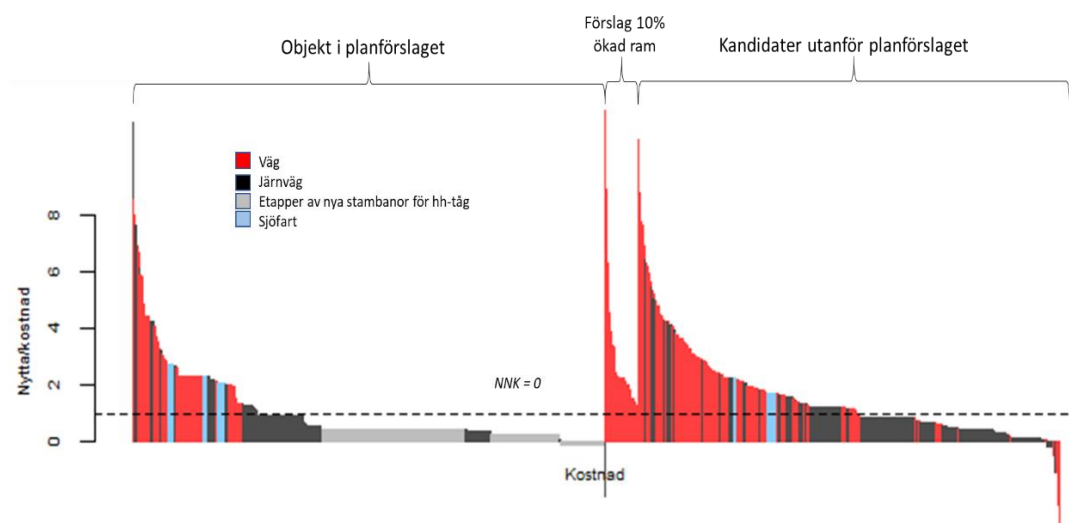
⁹⁶ Totalt 70 investeringar som har beräknade effekter.

vägoobjekten (28 av 30) är lönsamma men med varierande NNK, medan strax över hälften av järnvägsobjekten är olönsamma, även i det fallet med stor spridning. Det finns många mycket lönsamma objekt som inte kunnat inrymmas i planen, både väg- och järnvägsobjekt.

Den genomsnittliga NNK för de nya objekt som föreslås för en 10 procent ökad ram är 0,9 med ett nettonuvärde på 18 miljarder kronor.

Figur 42 illustrerar nytto/kostnads-effektiviteten för investeringar i respektive kandidater utanför planförslaget.

Figur 42 Nyttor och kostnader för namngivna investeringar i planförslaget respektive utanför planförslaget. Den streckade linjen visar samhällsekonomisk lönsamhet, det vill säga nytta/kostnad > 1 vilket motsvarar NNK > 0 (nyttan är större än kostnaden).



Varje stapel är en investering, och dess totala yta är hur mycket nytta den skapar. Man bör alltså sträva efter så stor sammanlagd yta (nytta) som möjligt. Stapelns bredd är investeringens kostnad, det vill säga hur mycket plats den tar av det totala planutrymmet. Den sammanlagda bredden på alla staplarna är alltså den sammanlagda kostnaden, som inte får överstiga den tillgängliga budgeten. Höjden på varje stapel är nytto/kostnads-kvoten, och som framgår av figuren så maximeras den totala nyttan givet en viss budget om man väljer investeringar som har så hög nytto/kostnads-kvot som möjligt. Därmed får man ett stort bidrag till den samlade nyttan (staplarnas totala yta) samtidigt som man inte tar så mycket av den totala budgeten (den sammanlagda stapelbredden) i anspråk. Objekt som inte når upp till den streckade linjen har lägre total nytta än kostnad, dvs $NNK < 0$, och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma enligt kalkylen.

Som synes finns många kandidater utanför planförslaget som har betydligt högre lönsamhet än objekten i planförslaget. Det är därför svårt att hävda att medlen till namngivna investeringar används samhällsekonomiskt effektivt, alltså så att de totala samhällsnyttorna blir så stora som möjligt. Se också figur 43 i kapitlet om känslighetsanalyser.

Det förtjänar dock att understrykas att det även finns andra överväganden än samhällsekonomisk effektivitet att ta hänsyn till, samt att de samhällsekonomiska kalkylerna inte fångar alla effekter. I de samlade effektbedömningar som upprättas för varje investering bedöms de effekter som inte fångas i kalkylen kvalitativt, och en bedömning görs av objektens totala lönsamhet där de beräknade och de ej beräknade effekterna vägs samman. Inga objekt i planförslaget med positiv nettonuvärdeskvot har bedömts som

olönsamma, och inga objekt med negativ nettonuvärdeskvot har bedömts som lönsamma. För objekt där den samhällsekonomiska kalkylens resultat ligger nära noll har lönsamheten bedömts som osäker. Av nära 350 analyserade objekt är det färre än ett tiotal som har klart positiv eller negativ NNK, vars lönsamhet ändå bedöms som ”osäker”. Detta indikerar att de effekter som inte fångas i de beräknade effekterna endast undantagsvis är stora nog att ändra slutsatserna i kalkylresultatet.

Landskaps- och barriäreffekter är den grupp av effekter som genomgående är bedömd kvalitativt i den samhällsekonomiska analysen. Dessa effekter kan vara både positiva och negativa och storleken beror bland annat på om åtgärderna innebär att tidigare orörd mark tas i anspråk, åtgärden anläggs i tunnel eller om åtgärden sker i befintlig sträckning. Detta gäller även barriärer som påverkar människors möjlighet att röra sig. I övrigt beror de ej beräknade effekterna på vilka effekter som är relevanta för respektive objekt samt till vilken grad de fångas i de beräknade effekterna. Restidsosäkerhet, vissa tillgänglighetseffekter för gång- och cykeltrafikanter, tillgänglighet för funktionsnedsatta och vattenkvalitet är exempel på effekter som inte fångas i kalkylerna.

Den samhällsekonomiska effektiviteten hos namngivna investeringar vars effekter inte kan kvantifieras alls är svårbedömd. Större delen utgörs av moderniseringar och uppgraderingar av järnvägstekniska system (ERTMS med mera) som på sikt är nödvändiga för att upprätthålla järnvägens funktion. Trafikverkets bedömning är därför att dessa investeringar är samhällsekonomiskt effektiva.

För några objekt som är delar av ett system, har effektberäkning gjorts för systemet, medan de enskilda objekten endast har verbala bedömningar. Det gäller exempelvis åtgärder för längre och tyngre godståg och godsstråket Hallsberg–Degerön. Ett antal åtgärder saknar kvantifierade effekter på grund av att effekterna är svåra att kvantifiera, till exempel bangårdsåtgärder och resecentrum.

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa hur planen påverkar sysselsättningen i hela landet. Trafikverket beräknar att planförslaget innebär att cirka 25 000 personer per år kommer att vara sysselsatta under planperioden.

9.1.2. Långsiktig hållbarhet

Agenda 2030 är FN:s globala utvecklingsmål för långsiktig hållbarhet. Regeringen har bedömt att Sverige ska vara ledande i arbetet med att genomföra denna agenda, såväl nationellt som internationellt⁹⁷.

En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Hållbar utveckling omfattar tre olika dimensioner: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det går inte att definiera en sektor som hållbar utan att ta hänsyn till helheten. Transportsystemet är en del av samhället. Därför kan inte ett hållbart transportsystem definieras, men det går att försöka definiera transportsystemet i ett hållbart samhälle.

Planförslaget kan bidra till *social* hållbarhet genom att bidra till god tillgänglighet för alla medborgare och utjämna orättvisa skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. I den kommande systemanalysen av planförslaget (publiceras den 31 januari 2022) redovisas planförslagets fördelningseffekter.

⁹⁷ Proposition 2017/18:179, En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop, s. 19.

Planförslaget kan bidra till *ekologisk* hållbarhet, bland annat genom att minska trafikens utsläpp, buller och intrång i naturmiljöer, samt genom att minska infrastrukturens påverkan på landskap, vatten och natur- och kulturmiljöer. Dessa aspekter redovisas och diskuteras i avsnitt 9.3.

Planförslaget kan bidra till *ekonomisk* hållbarhet genom en god förvaltning av infrastrukturanläggningen, genom ett kostnadseffektivt genomförande av underhåll och investeringsåtgärder och genom att det innehåller åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva. Förvaltningen av infrastrukturanläggningen diskuteras i kapitel 6, och kostnadseffektivt genomförande i kapitel 10. Genom att utvecklad infrastruktur förbättrar transportsystemets funktion kan också tillgängligheten öka (avsnitt 9.2), vilket i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader och stärker Sveriges konkurrenskraft.

9.2. Tillgänglighet för person- och godstransporter

Transportpolitikens funktionsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och bibehållen eller ökad tillgänglighet är den överlägset största positiva effekten av infrastrukturplanen och är en förutsättning för sammanhållningen i landet.

Planen bidrar till funktionsmålet på flera sätt. Inom järnvägssystemet bidrar planen till att minska problem med kapacitetsbrister och punktlighetsproblem, och satsningar på de tekniska systemen säkerställer funktionen på lång sikt. Inom vägsystemet fokuserar planen framför allt på underhåll av befintligt vägnät, men planen innehåller också bärighetssatsningar som har stor betydelse för näringslivets transporter samt investeringar för att minska vissa kapacitetsbrister i vägnätet. God tillgänglighet möjliggör också vidgade arbetsmarknadsregioner. Sammantaget bidrar dessa åtgärder till att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Med ett rätt utfört vidmakthållande av vägar och järnvägar minimeras störningar och hastighetsnedsättningar, vilket bidrar till god tillgänglighet för person- och godstransporter. De ökade anslagen till vidmakthållande jämfört med gällande plan betyder alltså ökad tillgänglighet. Anslagen är dock inte tillräckliga för att upprätthålla dagens funktionalitet, så på sikt kommer ökade störningar och hastighetsnedsättningar jämfört med idag att minska tillgängligheten, särskilt på vägnätet.

Genom bärighetssatsningen på 10,5 miljarder kronor kommer 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet att kunna öppnas för BK4 till år 2029, och uppemot 90 procent under planperioden. Vidare satsas 6,5 miljarder kronor på att vägarna i så stor utsträckning som möjligt ska vara framkomliga för tung trafik året runt, det vill säga att minska så kallade tillfälliga bärighetsrestriktioner. Många av dessa vägar finns i de glesbefolkade delarna av landet. Bärighetsåtgärder är funktionshöjande åtgärder i vägsystemet som görs för att vägen ska klara en högre belastning genom förstärkning av broar eller vägar. Det kan också handla om att klimatanpassa vägnätet och bibehålla en god framkomlighet året runt för tung trafik genom att göra vägnätet mer robust mot högre vattenflöden och hantera ökade ras- och skredrisker. Ytterligare 1,5 miljarder kronor satsas på riskreducerande åtgärder i vägsystemet för att minska riskerna för större störningar i transportsystemet, och därmed öka tillförlitlighet och robusthet i vägsystemet.

Sammantaget bidrar dessa satsningar till att minska näringslivets transportkostnader och därmed till ökad svensk konkurrenskraft och bättre möjligheter till regional utveckling.

Klimatanpassningsåtgärder i befintlig infrastruktur vidtas framför allt inom ramen för anslagen för vidmakthållande och trimning. I investeringsobjekt som är under planering eller som redan pågår ingår klimatanpassning som en förutsättning vid utformningen och genomförandet. Ökad kunskap om åtgärder för anpassning till ett förändrat klimat ingår också i området forskning och innovation.

Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men de har i många fall effekter även på hänsynsmålen. Åtgärdsområdet delas in i fem områden, av vilka klimatanpassning av järnväg är ett.

Trimningsåtgärder omfattar cirka 17 miljarder kronor till åtgärder för ökad tillgänglighet med alla trafikslag och för både person- och godstransporter. Åtgärderna är oftast mycket kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av tillgängligheten i förhållande till kostnaderna. Den särskilda cykelpotten möjliggör satsningar på cykelinfrastruktur. Inom trimningspotten föreslås den indikativa ramen för klimatanpassning vara 1,1 miljard kronor. Det saknas i dag en fullständig bild av behoven, men det är ett relativt eftersatt område som Trafikverket behöver prioritera under planperioden 2022–2033. Med den föreslagna nivån kan Trafikverket fortsätta arbetet i ungefär samma takt som idag. Förslaget innebär att åtgärder kan genomföras som ökar robustheten och tillförlitligheten i järnvägssystemet.

Etapperna av de nya stambanorna innebär en stor tillgänglighetsökning, huvudsakligen för persontransporter mellan områden i och kring stationsorterna. Nuvärdet av tillgänglighetsökningen för samtliga tre etapper beräknas till 59 miljarder kronor.

Övriga namngivna investeringar innebär också stora tillgänglighetsökningar. Huvuddelen av investeringarna berör järnvägen. Planen innehåller mycket stora kapacitetsökningar både genom helt nya banor som Norrbottenbanan och genom kapacitetsförstärkningar av befintliga stråk. Uppgraderingar och moderniseringar av järnvägens tekniska system, genom bland annat ERTMS och förstärkt kraftförsörjning, säkerställer funktionen på sikt och kan i vissa fall öka kapaciteten. Även inom vägsystemet minskas vissa kapacitetsbrister. Nuvärdena av tillgänglighetsökningarna beräknas till

- 57 miljarder kronor för järnvägsobjekten (varav 40 miljarder kronor för persontransporter och 18 miljarder kronor för godstransporter)
- 75 miljarder kronor för vägobjekten inklusive gång- och cykelåtgärder (varav 58 miljarder kronor för persontransporter och 17 miljarder kronor för godstransporter)
- 19 miljarder kronor för sjöfartsobjekten (enbart godstransporter).

Till detta kommer tillgänglighetsökningar från de investeringar vars effekter inte har kvantifierats, bland annat åtgärder för längre och tyngre tåg, signaloptimeringar, bangårdsombyggnader och moderniserade signal- och kommunikationssystem för järnvägen. Flera av dessa åtgärder är särskilt viktiga för att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Huvuddelen av satsningarna som görs på TEN-T-näten bidrar till tillgänglighetsmålen som finns formulerade i TEN-T-förordningen.

Direktivet anger även att effekter på bland annat bostadsbyggande ska redovisas; dessa kommer att redovisas mer i detalj i samband med systemanalysen, som publiceras den 31 januari 2022.

9.3. Klimat- och miljömål

9.3.1. Klimatpåverkande utsläpp

Planförslaget bidrar till en liten minskning av transporternas koldioxidutsläpp. De *namngivna investeringarna* påverkar vägtrafikarbetet i mycket liten grad.

Järnvägsinvesteringarna beräknas minska vägtrafikarbetet (antal fordonskilometer) med omkring en kvarts procent, medan väginvesteringarna beräknas öka vägtrafikarbetet med ungefär lika mycket. Totaleffekten på trafikarbetet är alltså nära noll.

Det största bidraget från investeringarna till minskade koldioxidutsläpp är elektrifiering av banor med dieseldrift. Det finns dock en osäkerhet i antagandet kring huruvida fossila bränslen kommer att användas eller inte, eftersom bränslen som används inom järnvägssektorn inte omfattas av reduktionsplikten.

Effekten av trafikminskningen på koldioxidutsläppen, räknat i ton, är olika stor för olika år, eftersom vägtrafikens koldioxidutsläpp per fordonskilometer minskar över tiden genom elektrifierade och effektivare fordon samt en högre andel biodrivmedel, och eftersom investeringarna färdigställs vid olika tidpunkter.

Ett sätt att sammanfatta effekten på ackumulerade utsläpp över hela investeringarnas livslängder är att uttrycka effekten som ett samhällsekonomiskt nuvärde, där koldioxidutsläpp värderas till 7 kr/kg koldioxid. Värdet av den totala utsläppsminskningen över hela kalkylperioden blir då 8,7 miljarder kronor. Av denna ackumulerade effekt härrör 1,7 miljarder kronor från stambaneetapperna, 5,2 miljarder kronor från övriga järnvägsinvesteringar och 2,2 miljarder kronor från sjöfartsinvesteringar.

Väginvesteringarna ger ett negativt bidrag på 0,6 miljarder kronor. Huvuddelen av klimateffekten från järnvägsinvesteringarna kommer från elektrifiering av ett antal järnvägssträckor där trafiken ännu drivs med diesel. Klimateffekterna från vidmakthållande och trimningsåtgärder (inklusive cykelpott) är försumbara.

Resultaten bekräftar den vanliga slutsatsen att infrastrukturinvesteringar har mycket små effekter på utsläppen av växthusgaser. I avsnitt 9.6 (Känslighetsanalyser) beläggs slutsatsen ytterligare genom en studie av hur klimateffekten förändras i hypotetiska urval av investeringar där ännu större vikt läggs vid investeringarnas klimateffekter. I extremfallet där man enbart bryr sig om investeringarnas klimateffekter, och inte överhuvudtaget värderar till exempel trafiksäkerhets- eller tillgänglighetseffekter, skulle planförslagets totala klimateffekt som mest kunna knappt fördubblas, till omkring en procent av transportsektorns totala utsläpp (varav en stor del av effekten kommer från elektrifiering av järnvägar – se ovan om osäkerheten i denna beräkning).

9.3.2. Andra miljöeffekter

Planförslaget bidrar positivt till landskapsanpassning av befintlig infrastruktur, samtidigt som namngivna investeringar medför att ny mark tas i anspråk och att landskapet påverkas. Namngivna investeringar i befintlig sträckning kan ofta förbättra en bristande situation, medan investeringar i ny sträckning har negativ påverkan, till exempel genom att de skapar barriärer och gör intrång.

Det finns en genom åren uppbyggd miljöskuld avseende landskapsanpassning som är mycket stor. Anslaget i planen för trimnings- och miljöåtgärder bromsar något en negativ påverkan på biologisk mångfald. Den gröna infrastrukturen stärks och barriäreffekter minskar genom att vandringshinder undanröjs för både land- och vattenlevande djur. Antalen viltolyckor förväntas förbli ungefär vid dagens nivå. Planförslaget bedöms motverka en ökning av viltolyckor som annars skulle bli följden av ökat trafikarbete.

Den stegvisa utarmningen av kulturlandskapet och kulturvärden i eller i anslutning till infrastrukturen kommer att minska som en effekt av planförslaget. Genomförande av drift- och underhållsverksamhet inom vidmakthållande har potential att förbättra måluppfyllelse inom flera områden, men det är osäkert i vilken utsträckning den potentialen kommer att realiseras. På det lågtrafikerade vägnätet riskerar natur- och kulturvärden som exempelvis artrika vägkanter, alléer, faunapassager och kulturbroar att få en försämrad standard i slutet av planperioden till följd av ett minskat underhåll.

Det positiva bidrag som planförslaget ger, till stor del från ofta kostnadseffektiva miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, är litet i förhållande till identifierade behov, till exempel för biologisk mångfald, kulturmiljövärden, skydd av dricksvattenförsörjning och hantering av förorenade områden.

Planförslaget bedöms minska vägtrafikens hälsopåverkan marginellt avseende luftkvalitet på nationell nivå. Däremot bedöms planförslaget kunna bidra till försämrad luftkvalitet regionalt och lokalt, främst i storstadsregionerna och i tätorter. Exponeringen av utsläpp till följd av bostadsutvecklingen är en osäkerhetsfaktor. Utvecklingen mot en renare fordonsflotta bedöms innebära att inga eller ett fåtal statliga vägar överskrider miljökvalitetsnormen för kvävedioxid år 2030. Däremot kan takdirektivet för kväveoxider bli svårt att uppnå. Emissioner, halter och exponering av slitagepartiklar (PM₁₀) ökar till följd av trafikutvecklingen, och riskerar att miljökvalitetsnormer överskrids. Vägtrafikens emissioner bedöms fortsatt ha en omfattande negativ påverkan på människors hälsa.

Planförslaget bedöms ha potential att bidra till att färre personer utsätts för de högsta buller- och vibrationsnivåerna. Vidmakthållande av befintlig infrastruktur, inklusive av befintliga bullerskydd, är avgörande för i vilken mån potentialen kommer att realiseras.

Investeringar i cykelbanor och ökade krav på att tillgodose cykeltrafikens behov vid nybyggnation bedöms - tillsammans med en ökning av cykelåtgärder inom trimning och vidmakthållande samt åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtal - ha en positiv påverkan på aktivt resande.

Effekter på miljö och bidrag till måluppfyllelse redovisas mer ingående i rapporten Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.⁹⁸

9.4. Trafiksäkerhet

De *namngivna investeringarna* förbättrar trafiksäkerheten. Enligt de beräknade effekterna ger de *namngivna investeringarna* en minskning med 1,9⁹⁹ dödsfall, 3,8 mycket allvarligt skadade och 15 allvarligt skadade i trafiken för år 2040. De exakta effekterna varierar över tid, dels eftersom fordonens trafiksäkerhetsegenskaper förbättras över tid, dels eftersom investeringarna färdigställs vid olika tidpunkter. Effekterna kan jämföras med att genomsnittet för åren 2017–2020 var 250 dödsfall och 4 000 allvarligt skadade, och att etappmålet för 2030 är en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel.

Ett sätt att sammanfatta och jämföra de ackumulerade trafiksäkerhetseffekterna över hela investeringarnas livslängd är att uttrycka effekten som samhällsekonomiskt nuvärde. Hela effekten från de *namngivna investeringarna* motsvarar ett nuvärde på 33 miljarder kronor.

⁹⁸ Trafikverket (2021), Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:227.

⁹⁹ Här ingår effekter från väginvesteringar och plankorsningsåtgärder.

Huvuddelen av detta (27 miljarder kronor) kommer från väginvesteringar, men bidrag kommer också från etapperna av de nya stambanorna (2 miljarder kronor), övriga järnvägsinvesteringar (2,7 miljarder kronor) och sjöfartsinvesteringar (1,1 miljarder kronor).

De nya objekt som föreslås vid 10 procents ökad ram har en sammanlagd kostnad på omkring 14 miljarder kronor, och skulle ge en ytterligare trafiksäkerhetseffekt motsvarande ett nuvärde på 20 miljarder kronor, alltså i samma storleksordning som effekten av samtliga namngivna investeringar i planförslaget. Objekten ger en minskning med 1¹⁰⁰ dödsfall, 2,3 mycket allvarligt skadade och 9,6 allvarligt skadade i trafiken, beräknat för år 2040.

Vidmakthållande av vägarna är viktigt för trafiksäkerheten eftersom det bland annat upprätthåller funktionen hos vägmarkeringar, räcken och vägbanor. Det blir allt viktigare att infrastrukturen stöder fordonens trafiksäkerhetssystem, till exempel filhållningssystem. Högre standard för underhåll av vägmarkeringar kan ha en betydande trafiksäkerhetseffekt, särskilt när filhållningssystem och liknande blir vanligare.

Trimningsåtgärder omfattar 12 miljarder kronor till åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Åtgärderna är oftast mycket kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av trafiksäkerheten i förhållande till kostnaderna.

9.5. Effekter på EU:s transportpolitiska mål

EU:s gemensamma transportpolitiska mål¹⁰¹ ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen. Alla åtgärder i planen som ligger på TEN-T-nätet bidrar också till TEN-T-förordningens mål och krav, och huvuddelen av åtgärderna på TEN-T-näten bidrar både till de svenska målen och till EU-målen. Som nämnts i avsnitt 1.3.5 sker nu en översyn av förordningen och ett förslag till reviderad TEN-T-förordning förväntas finnas framme i december 2021 och beräknas träda i kraft 2023. Den kommer att baseras bland annat på EU-kommissionens nya vitbok för transporter – Strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy)¹⁰². Där formuleras bland annat milstolpar för år 2030, 2035 och 2050 för att visa transportsystemets väg mot målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet och vilken ambitionsnivå som krävs för den framtida politiken. Införandet av ERTMS på TEN-T-nätet är ett av målen inom EU för att uppnå driftskompatibilitet inom unionen, och det kommer också bidra till bättre robusthet och lägre felfrekvens och därmed bidra till målen om effektivitet och kvalitet i transportsystemet.

Åtgärderna för längre och tyngre godståg kommer att bidra till att uppfylla EU-kraven om att det ska vara möjligt att framföra 750 meter långa godståg på TEN-T:s stomnät för gods.

Det finns också krav på utveckling av rastplatser på motorvägar på stomnätet, bland annat för parkering för yrkestrafikanter. EU har inte preciserat dessa krav, så enligt det som är känt idag anses Sverige uppfylla kraven. Trafikverket överväger dock kontinuerligt åtgärder för att skapa förutsättningar för mer trygga och säkra rastplatser i samverkan med branschen, andra myndigheter och övriga aktörer. Trimnings- och miljöåtgärder innefattar bland annat medel för åtgärder på rastplatser.

När det gäller ny infrastruktur finns såväl Norrbotniabanan som nya stambanor Stockholm–Göteborg/Malmö angivna i TEN-T-förordningen som planerad infrastruktur som ska vara

¹⁰⁰ Här ingår effekt från väginvesteringar.

¹⁰¹ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

¹⁰² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

färdigställd 2030 respektive 2050. Planförslaget innebär att genomförandet påbörjas. Enligt principerna i förordningen är genomförandet av nätet dock beroende av bland annat tillgängliga ekonomiska resurser på nationell nivå. Det innebär att det inte är förordningen som styr tidpunkten för genomförandet av dessa nya banor, även om medlemsstaterna har åtagit sig att sträva efter att slutföra arbetet till målåren.

9.6. Känslighetsanalyser

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa om urvalet av infrastrukturåtgärder är robust i förhållande till hur olika omvärldsfaktorer och styrmedel utvecklas, samt andra relevanta faktorer. Dessutom ska eventuella målkonflikter och synergier analyseras.

Hur urvalet av infrastrukturåtgärder skulle påverkas av alternativa antaganden om omvärldsfaktorer och styrmedel är svårt att svara på av två skäl. För det första är det inte möjligt att kvantifiera alla överväganden som styr urvalet av åtgärder och investeringar, och därmed är det svårt att exakt ange hur detta urval skulle påverkas av andra antaganden. Prognoser, effektberäkningar och kalkyler omfattar många effekter men inte alla, och baseras också i viss utsträckning på schabloner och förenklingar. För det andra är det inte trivialt att ange vad ”urvalet” i föreliggande planförslag omfattar. Som redovisats i avsnitt 1.2 så räcker inte den angivna utvecklingsramen till allt som anges i direktivet. Planförslaget innehåller därför ett mycket begränsat antal nya investeringar. Frihetsgraderna i planförslaget är med andra ord begränsade av att regeringens direktiv anger att gällande plan ska fullföljas, så det är inte självklart vad som egentligen ska avses med Trafikverkets ”urval av infrastrukturåtgärder” i detta planförslag.

Icke desto mindre är frågorna om robusthet och målkonflikter principiellt viktiga. I detta avsnitt belyses därför dessa frågor genom att studera hur ett hypotetiskt ”planförslag” skulle se ut med två förenklande antaganden: för det första att de samhällsekonomiska kalkylerna fångar investeringarnas samtliga effekter rättvisande, och för det andra att det går att välja fritt mellan de (ej pågående) investeringar som ligger i gällande plan samt de investeringar som Trafikverket identifierat som kandidater till att läggas in i plan.

I verkligheten avgörs valet av investeringar av många andra överväganden och effekter än de som fångas i de samhällsekonomiska kalkylerna. Men genom att studera hur investeringarnas rangordning enligt kalkylerna beror på olika antaganden och viktningar av effekter, kan man belysa i vilken utsträckning som urvalet av investeringar är robust. Även målkonflikter och synergier kan belysas och hur stora bidrag till olika delar av funktions- och hänsynsmålen som är teoretiskt möjliga att uppnå genom investeringar.

9.6.1. Investeringsurvalets känslighet för osäkerheter i effekterna

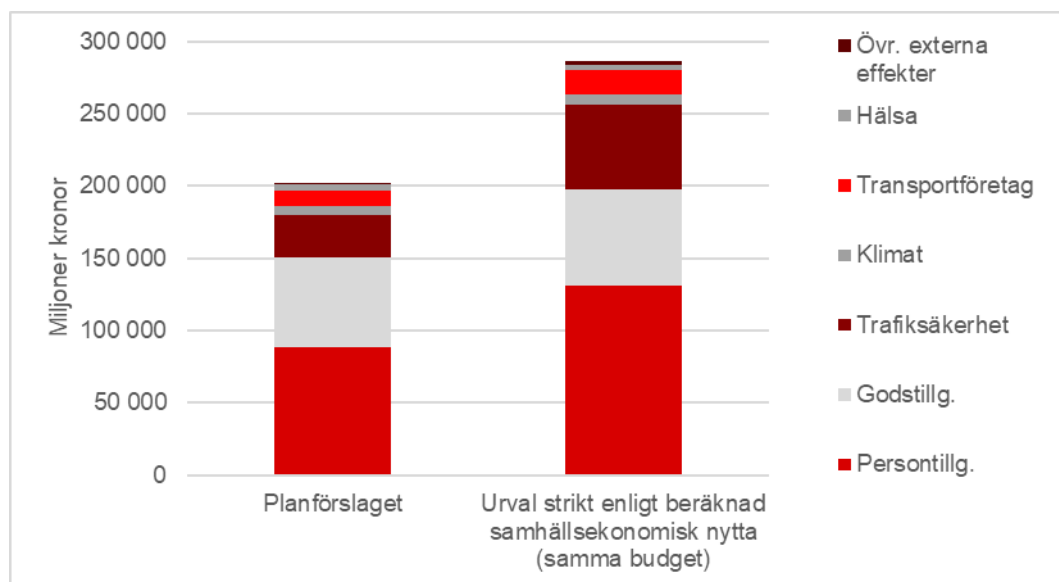
Analyserna i detta avsnitt utgår från de 179 investeringsobjekt som har beräknade effekter i form av samhällsekonomiska kalkyler. Det är 98 järnvägsobjekt (totalt 220 miljarder kronor), 75 vägobjekt (totalt 61 miljarder kronor) och 6 sjöfartsobjekt (totalt 17 miljarder kronor). Av investeringarna ingår 62 i gällande plan, med en total kostnad på 99 miljarder kronor. I analysen ingår därmed inte de investeringar som saknar kvantifierade effekter, till exempel ERTMS. Etapperna på de nya stambanorna för höghastighetståg lämnas också utanför analysen, eftersom de är så stora att de annars dominerar alla resultat.

Frågan är hur ett urval efter strikt samhällsekonomisk lönsamhet ser ut givet samma totala budgetram, och framför allt hur detta urval förändras om vikterna på olika effekter ändras.

Om urvalet av objekt hade gjorts efter strikt samhällsekonomisk lönsamhet, givet samma budgetram, hade 42 av de ursprungliga 62 objekten funnits kvar i planförslaget, medan 20 hade utgått och 65 andra hade lagts till. Den beräknade totalnyttan hade ökat med drygt

40 procent, från 202 miljarder kronor till 286 miljarder kronor, se figur 43 nedan. Samtliga typer av nyttor ökar. Störst är ökningen för trafiksäkerhetsnyttorna, som fördubblas. Andelen av budgetramen som går till väginvesteringar ökar från en tredjedel till hälften.

Figur 43 Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget respektive urval strikt efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nuvärden, miljoner kronor).



Det strikt samhällsekonomiska urvalet av investeringar används som referens för de fortsatta analyserna av urvalets robusthet. Frågan är hur detta urval förändras om viktningen av olika typer av effekter ändras, jämfört med de vikter som finns i grundkalkylen. För att undersöka detta femdubblas vikterna i tur och ordning för tre olika effekter: godstransportnyttor, trafiksäkerhet och koldioxidutsläpp. För varje sådant extremscenario rangordnas investeringarna återigen efter samhällsekonomisk lönsamhet, men med en femdubblad vikt för respektive effekt, och de högst rankade objekten väljs ut upp till samma budgetram som förut.

Att ge vissa av effekterna i grundkalkylen en större vikt kan tolkas på flera sätt, och är därför en användbar metod för att representera flera olika osäkerheter i samma analys. Till exempel beror de beräknade klimateffekterna på antaganden om fordonens framtida egenskaper, vilka är osäkra. Om fordonens utsläpp av koldioxid per kilometer i verkligheten blir dubbelt så höga jämfört med vad som antagits i kalkylerna, motsvarar det att klimateffekternas vikt borde vara dubbelt så hög. På samma sätt kan en analys med andra vikter på effekterna representera andra osäkerheter i prognoser och effektberäkningar som systematiska under- eller överskattningar av olika effekter, till exempel fordonens framtida trafiksäkerhetsegenskaper eller framtida godstransportkostnader. Analysen kan också representera ändrade urvalskriterier i form av politiska prioriteringar – om man till exempel vill vikta godstransporter eller trafiksäkerhet högre än vad standardkalkylen gör.

Tabell 47 Tabell 46 visar hur urvalet av investeringar inom budgetramen förändras när vissa nyttoposter får en femdubblad vikt jämfört med ett urval utifrån strikt samhällsekonomisk lönsamhet.

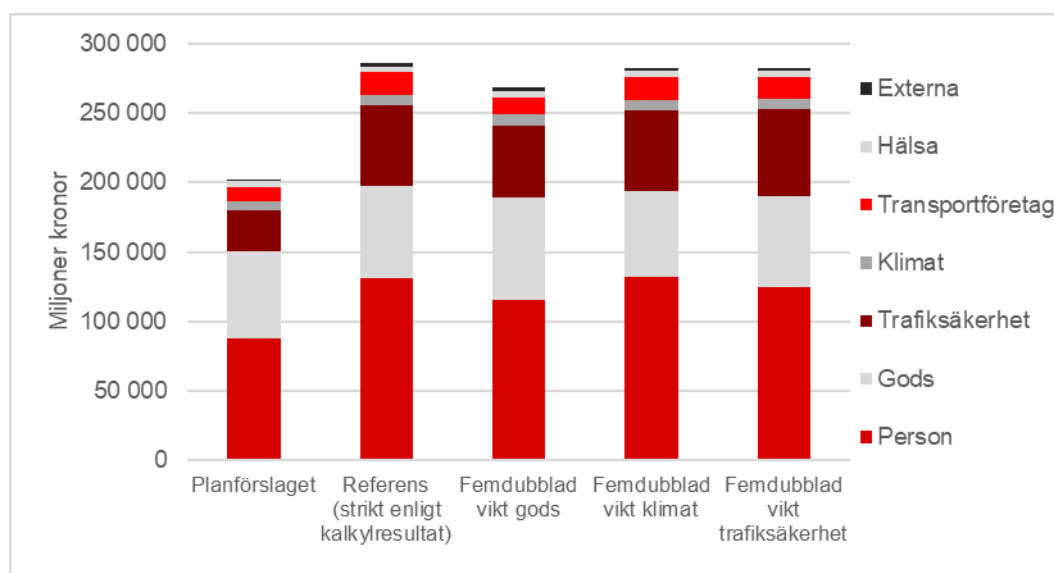
Tabell 47 Förändring av urvalet investeringar (enligt strikt samhällsekonomisk lönsamhet) om vikten för en viss effekt femdubblas.

Femdubblad vikt för...	Av 107 objekt i referensurvalet <u>ut</u> ur urvalet	Av 107 objekt i referensurvalet <u>in</u> i urvalet	Av referensurvalets ram på 99 mdkr kr ut ur/in i urvalet (mdkr)
Godstransporter	14	9	8,2
Trafiksäkerhet	6	9	6,1
Utsläpp av koldioxid	1	4	5,7

En femdubbling av vikten för en viss nytta är ett extremt antagande när det gäller storleksordningen på osäkerheten i beräkningar och värderingar av effekterna i de samhällsekonomiska kalkylerna. Trots det förändras urvalet av objekt endast måttligt. Ett fåtal objekt byts ut i urvalet, motsvarande 6–8 procent av budgetramen. Motsvarande analys har även gjorts där vikten för respektive effekt istället fördubblats, vilket också är en stor förändring, men det påverkar urvalet ytterst marginellt.

Analysen kan även visa hur urvalets totala nyttor förändras när en viss effekt får en högre vikt. Ett urval av investeringar där till exempel trafiksäkerhetseffektens vikt femdubblats kommer förstås att innehålla fler objekt med (relativt sett) höga trafiksäkerhetsnyttor. Därmed blir ett sådant urvals totala trafiksäkerhetseffekt större i referensurvalets, medan övriga nyttor blir lägre. Resultaten visas i figur 44.

Figur 44 Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, i ett urval strikt efter samhällsekonomisk lönsamhet, samt i urval utifrån femdubblade vikter för godsnyttor, klimatnyttor respektive trafiksäkerhetsnyttor.



Om urvalet görs utifrån en femdubblad vikt för godseffekterna blir de totala godsnyttorna 11 procent högre i urvalet av investeringar jämfört med referensurvalet. I urvalet utifrån femdubblad vikt för klimat är klimatnyttorna 9 procent högre, och i urval utifrån femdubblad trafiksäkerhetsvikt är trafiksäkerhetsnyttorna 7 procent högre än i referensurvalet. Skillnaderna i totala nyttor mellan de fyra urvalen är förvånansvärt små,

med tanke på den tämligen extrema analysen med femdubblade vikter för gods, klimat respektive trafiksäkerhet.

Slutsatsen av denna analys är att rangordningen av investeringar, och därmed urvalet givet en viss budget, är robust även för mycket stora variationer i hur effekter viktas. Än mer robusta är de uppnådda totala nyttorna, som ändras mycket måttligt trots den tämligen extrema omviktningen.

Det intuitiva skälet till detta är att det är så stor skillnad på investeringarnas lönsamhet – de mest lönsamma objekten är oerhört mycket mer lönsamma än de minst lönsamma (se stapeldiagrammet i figur 44). Det gör att även stora omviktningar av en enskild nytta inte har så stor effekt på rangordningen.

Urvalsprincipen i analyserna ovan är givetvis en förenkling av verkligheten, eftersom den enbart tar hänsyn till beräknad samhällsekonomisk lönsamhet och antar att man fritt kan välja bland objekten i gällande plan och de nya kandidaterna. Men detta ger ändå en god bild av hur olika objekts relativa kostnadseffektivitet förändras när olika typer av nyttor viktas om.

9.6.2. Osäkerheter i investeringskostnad, trafiktillväxt, godsprognos och tidsvärderingar

I avsnittet ovan analyserades hur urvalet av investeringar ändrades om olika typer av effekter fick högre vikt. Det finns även andra typer av osäkerheter i prognoser och kalkyler. I detta avsnitt beskrivs och effekterna på investeringsurval och genomsnittlig lönsamhet av några av dessa osäkerheter: investeringskostnad, trafiktillväxt, godstransporttillväxt samt relativ värdering av restid i bil respektive tåg.

Investeringskostnaden har en stor påverkan på lönsamheten och därför görs en känslighetsanalys med en högre investeringskostnad för samtliga analyserade objekt. I känslighetsanalysen används 85 procents konfidensintervall i de successiva kostnadskalkylerna, eller en schablonökning av kostnaden med 30 procent för de objekt där ingen successiv kalkyl finns. Med en generellt högre investeringskostnad minskar genomsnittlig NNK för namngivna investeringar (exklusive nya stambanor) i planförslaget från 0,2 till 0,0 (nettonuvärde 2,8 miljarder kronor). Fyra objekt går från svagt lönsamma till svagt olönsamma vid högre investeringskostnad. Eftersom investeringskostnaden i känslighetsanalysen ökar i stort sett lika mycket för alla objekt ändras inte urvalet av investeringar.

För de flesta¹⁰³ objekten i planförslaget görs också känslighetsanalyser med annan trafiktillväxt, dels 50 procent högre trafiktillväxt än i basprognosen och dels utan någon trafiktillväxt alls jämfört med basåret 2017. Antagandena i dessa känslighetsanalyser är ganska extrema. Som jämförelse beräknade Trafikverket i inriktningsunderlaget 2020 att osäkerhetsintervallet för vägtrafiktillväxten med avseende på osäkra omvärldsförutsättningar (bränslepris, befolkning osv) var 21–38 procent, jämfört med basprognosens beräknade vägtrafiktillväxt på 27 procent till år 2040.

För sjöfartsobjekten, vars genomsnittliga NNK i huvudanalysen är 0,8¹⁰⁴, sjunker NNK till 0,6 i känslighetsanalysen med högre investeringskostnad, nettonuvärde sjunker från cirka 11 till 9 miljarder kronor). Samtliga objekt är fortsatt lönsamma. Vid antagande om 0 procents trafiktillväxt sjunker genomsnittlig NNK till 0,1 (nettonuvärde 1 miljard kronor)

¹⁰³ Känslighetsanalys med 0 procent trafiktillväxt finns för 69 av 70 och känslighetsanalys med +50 procent trafiktillväxt för 67 av 70 analyserade objekt.

¹⁰⁴ Baserat på samtliga 4 objekt, för alla objekt finns alla känslighetsanalyser.

och 3 av 4 sjöfartsobjekt blir olönsamma. Vid antagande om 50 procents högre trafiktillväxt ökar istället NNK till 1,6 (nettonuvärde 24 miljarder kronor).

Den genomsnittliga NNK för järnvägsobjekten (exklusive nya stambanor) vid antagande om 0 procents trafiktillväxt är -0,4¹⁰⁵ (nettonuvärde -44 miljarder kronor) jämfört med huvudanalysens NNK på -0,3¹⁰⁶. Ett av 36 objekt går från lönsamt till olönsamt vid detta antagande. Genomsnittlig NNK ökar till -0,1¹⁰⁷ och nettonuvärdet till -7,8 miljarder kronor vid 50 procents högre trafiktillväxt, fem objekt går från olönsamma till lönsamma. Känslighetsanalysen med högre investeringskostnad ger en NNK på -0,4 och har gjorts för alla järnvägsobjekt. Endast ett järnvägsobjekt byter tecken med känslighetsanalysen av högre investeringskostnad.

För vägobjekten, vars genomsnittliga NNK i huvudanalysen är 1,1¹⁰⁸, sjunker den genomsnittliga NNK till 0,7 (nettonuvärde 39 miljarder kronor) med högre investeringskostnad (3 objekt går från lönsamma till olönsamma). Vid antagande om 0 procents trafiktillväxt sjunker NNK till 0,1 (nettonuvärde 5,7 miljarder kronor) och till följd av det går 7 objekt från lönsamma till olönsamma. Vid antagande om 50 procents högre trafiktillväxt blir NNK 1,0¹⁰⁹ Med ett nettonuvärde på 55 miljarder kronor. De objekt som var olönsamma i huvudanalysen är fortsatt olönsamma även med högre trafiktillväxt, dock nära 0.

Som noterades i avsnitt 2.2.2 innebär godstransportprognoserna en väsentlig ökning av godstransporternas tillväxttakt jämfört med den historiska trenden. Det är därför motiverat att undersöka hur mycket de beräknade nyttorna ändras om godstransporterna växer som den historiska trenden i stället för som i prognosen. Effekten visar sig vara mycket liten. Genomsnittlig NNK ändras knappast alls (motsvarande avrundningsfel). Urvalet av investeringar ändras obetydligt: 1 objekt lämnar urvalet och ersätts av 7 andra mindre investeringar. Andelen av ramen som går till vägobjekt ökar från 50 till 52 procent.

I kalkylerna värderas inbesparad restid ombord på tåg något lägre än inbesparad restid i bil. Värderingarna kommer från studier av resenärers val mellan olika alternativ, och kan tolkas som att restid ombord på tåg är bekvämare eller mer produktiv än motsvarande restid som bilförare, och tågrestid innebär därmed ett mindre resmotstånd per minut än vad bilrestid gör. En minskning av tiden som man behöver vänta på tåg värderas däremot betydligt högre än såväl bil- som tågrestid ombord. Att differentiera restidsmotståndet med avseende på färdmedel uppfattas dock ibland som kontroversiellt, och det är därför av intresse att undersöka hur urvalet av investeringar påverkas om tidsbesparingar ombord på tåg och bil värderas lika högt. Ett överslag erhålls om hela tågtidsbesparingarna räknas upp med en faktor motsvarande kvoten mellan tåg- och bilrestid. Detta ger dock en överskattning av effekten, eftersom en stor del av tågtidsbesparingarna utgörs av kortare väntetider, som ju redan är högt värderade. Att separera tidsvinsterna i ombordtid och väntetid är dock ett betydande arbete, så det har inte gjorts. Beräkningarna visar ändå att effekten på urvalet av investeringar är liten. Två objekt lämnar urvalet (som omfattar 107 objekt) och ersätts av fyra andra. Andelen av ramen som går till väginvesteringar minskar från 49,9 procent till 49,4 procent (som jämförelse är andelen 33 procent i det faktiska planförslaget).

¹⁰⁵ Baserat på 35 objekt (finns ej för Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1).

¹⁰⁶ Baserat på 36 objekt.

¹⁰⁷ Baserat på 35 objekt (finns ej för Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1).

¹⁰⁸ Baserat på 30 objekt.

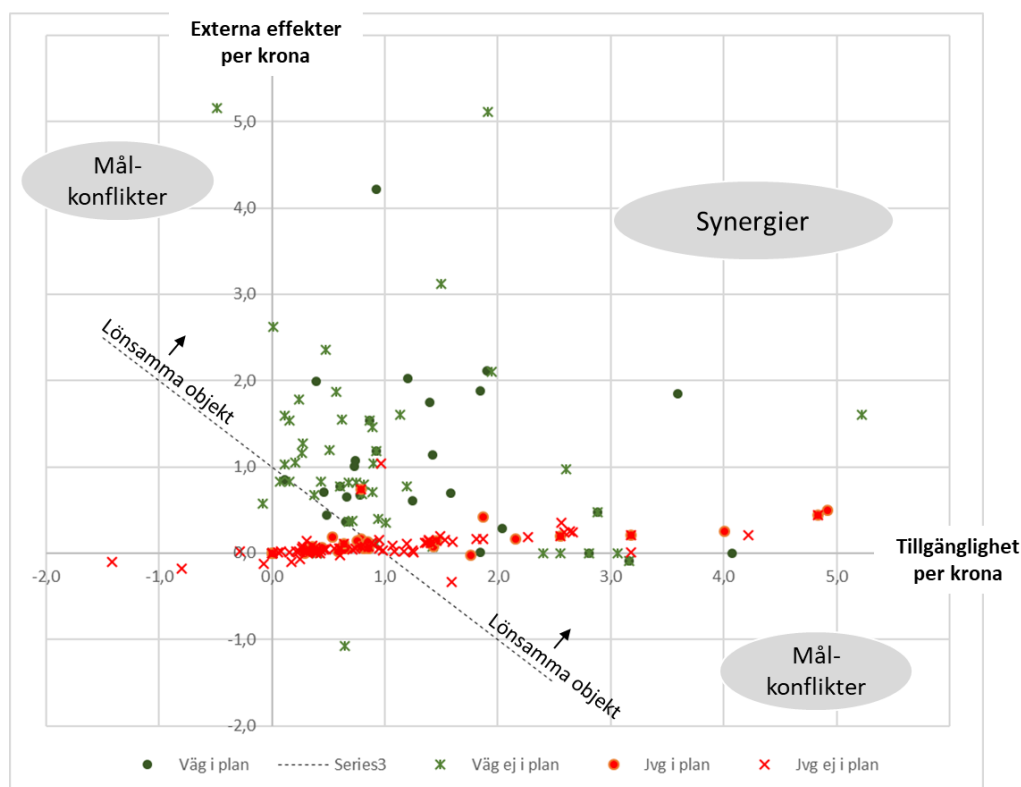
¹⁰⁹ Baserat på 28 objekt (finns ej för E22 Trafikplats Lund S och E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält).

9.6.3. Målkonflikter och -synergier

I stort sett alla investeringar innebär en grundläggande målkonflikt mellan nyttor och investerings- och driftkostnader. Eftersom samhällets medel är begränsade har en infrastrukturinvestering alltid en alternativkostnad: pengarna som används till en investering hade kunnat användas till något annat. Det är denna målkonflikt som avspeglas i nettonuvärdeskvoten – ju högre kvoten är, desto mer nyttor skapas per krona, och desto lägre är risken att alternativkostnaden överstiger investeringens nettonytt.

Investeringar kan också innebära målkonflikter mellan olika typer av nyttor. En järnväg eller väg i ny sträckning kan till exempel skapa ökad tillgänglighet men innebära intrång i natur- eller boendemiljöer. En annan typ av målkonflikt som kan uppstå är mellan tillgänglighetseffekter och externa effekter, huvudsakligen utsläpp och trafiksäkerhet – men i många fall finns också synergier mellan dessa mål, det vill säga att en investering kan bidra positivt till alla dessa mål. Figur 45 illustrerar målkonflikter och målsynergier. Varje prick är en investering, gröna för objekt i plan och röda för kandidater till ny plan. På x-axeln finns total tillgänglighetseffekt per krona (person, gods och transportföretag), och på y-axeln finns totala externa effekter per krona. Längst upp till höger finns investeringar med starka målsynergier, som ger positiva bidrag till både tillgänglighet och externa effekter. Längst ned till höger och längst upp till vänster finns investeringar med målkonflikter, som antingen förbättrar tillgängligheten men ger negativa externa effekter (nere till höger) eller minskar de externa effekterna men också försämrar tillgängligheten (uppe till vänster). Om summan av tillgänglighetseffekterna och de externa effekterna per krona är större än 1 är objektet lönsamt, vilket visas med den streckade linjen. Ju längre avstånd från linjen (uppåt höger) desto mer lönsamt är projektet.

Figur 45 Investeringars målkonflikter och -synergier



Som framgår av diagrammet är det betydligt vanligare att investeringar har synergier, det vill säga har positiva effekter på flera mål. Det är framför allt väginvesteringarna som har väsentliga synergieffekter, eftersom det är vanligt att de ger betydande bidrag både till tillgänglighet och till minskade externa effekter, framför allt ökad trafiksäkerhet. Järnvägsinvesteringarna skapar huvudsakligen nytta i form av ökad tillgänglighet. Men det finns också exempel på investeringar med inneboende målkonflikter mellan externa effekter och tillgänglighet. Längst upp till vänster i diagrammet, strax till vänster om y-axeln, finns ett grönt kryss som visar en väginvestering som minskar tillgängligheten men ökar trafiksäkerheten.

I andra sammanhang än investeringar är det vanligare med målkonflikter mellan tillgänglighet (funktionsmål) och externa effekter (hänsynsmål). Sänkt hastighetsgräns ger till exempel oftast ökad trafiksäkerhet men minskad tillgänglighet, och ökad bränsleskatt ger minskade utsläpp men också oftast minskad tillgänglighet.

För investeringar är det däremot vanligt med synergier mellan funktions- och hänsynsmål. De flesta väginvesteringar ger både ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet. Däremot kan väginvesteringar göra att trafiken och därmed utsläppen ökar, men som framgår av diagrammet ovan är denna negativa effekt oftast mycket mindre än den positiva trafiksäkerhetseffekten, så nettoeffekten blir positiv. För järnvägsinvesteringar är visserligen bidragen till minskade utsläpp och olyckor vanligen små, men å andra sidan är bägge vanligen positiva. Däremot är det relativt vanligt med målkonflikter mellan infrastruktur och intrång i natur-, kultur- och boendemiljöer. Särskilt infrastrukturinvesteringar i ny sträckning kan innebära betydande intrång.

10 Kostnadsstyrning och produktivitet

Regeringen har i direktivet gett Trafikverket i uppdrag att redovisa ett förslag till upplägg och tidplan för hur arbetet med en ökad effektivisering och kostnadskontroll ska genomföras. Trafikverket har under lång tid arbetat för att utveckla och stärka kostnadskontrollen och effektiviteten i verksamheten. Trafikverket ska verka för en intern effektivitet i genomförandet av uppdraget. I uppdraget ligger även att verka för en ökad yttre effektivitet genom rollen som stor beställare på anläggningsmarknaden. Trafikverket har ett flertal verktyg för att åstadkomma detta. Ett sådant verktyg är förmågan att hantera avvägningen mellan tid, kostnad och innehåll i investerings- och underhållsåtgärder.

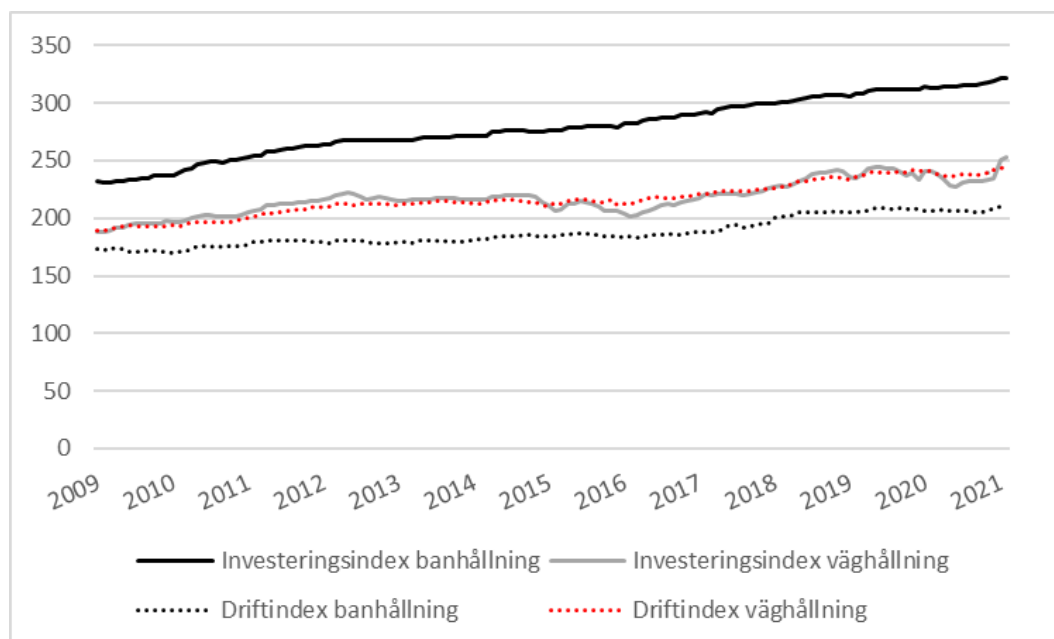
I detta kapitel redovisas först en analys av de kostnadsförändringar som skett sedan den gällande planen fastställdes. Sedan följer en beskrivning av åtgärder som Trafikverket genomför eller redan har slutfört gällande styrning av kostnadsstyrning, effektivitet och produktivitet. Slutligen redovisas, under rubriken ”Upplägg för att stärka kostnadsstyrning, effektivitet och produktivitet” hur Trafikverket avser fortsätta arbetet med ökad effektivisering och kostnadskontroll.

10.1. Trafikverkets erfarenheter av kostnadsutveckling

Trafikverket följer utvecklingen och utfallet av kostnader i pågående och slutförda åtgärder. Detta redovisas i årsredovisningen, men också vid andra tillfällen som i byggstartsrapporteringen. Vid dessa tillfällen redovisas också vilka orsaker som ligger bakom förändring av kostnader. Det kan till exempel vara att omfattningen av projektet har förändrats. I avsnitt 1.2 framgår hur mycket av den nationella planen 2018–2029 som genomförts samt hur många av de namngivna objekten som följt med till förslaget till nationell plan 2022–2033, det vill säga de objekt som är pågående samt de beslutade objekt som ännu inte har startat. Av avsnitt 1.2 framgår också att kostnaden för pågående samt ej startade objekt har ökat. Ur ett kostnadsstyrningsperspektiv är det viktigt att närmare analysera utvecklingen av kostnaderna bland dessa åtgärder.

Generellt sett har bygg- och anläggningskostnaderna i Sverige ökat Realt sedan lång tid tillbaka. Trafikverkets kostnader för väg- och banhållning har också ökat trendmässigt, vilket sammanfattas i indexen (se figur 46). Kostnadsindex är uppdelat i drift- respektive investeringsindex för väg respektive bana, och avser hur den genomsnittliga kostnaden för en representativ korg av åtgärder har utvecklats över tid.

Figur 46 Kostnadsindex för investering respektive drift av bana respektive väg. Index 100 = 1990 års nivå.



Kostnaderna i gällande plan uttrycks i 2017 års priser, medan föreliggande planförslag uttrycks i 2021 års priser. Under denna period har investeringsindex ökat med 10 procent för bana och 15 procent för väg, medan driftindex har ökat med 12 procent för bana och 11 procent för väg. Konsumentprisindex (KPI) har under samma period ökat med 6 procent. Uttryckt i fasta priser (rensat för KPI) har alltså drift- och investeringsindex i genomsnitt ökat med omkring 6 procent sedan föregående plan. De följande kostnadsjämförelserna är uttryckta i fasta priser, det vill säga enbart justerade för KPI, inte för investerings- eller driftindex.

10.1.1. Utveckling

Vad gäller den verksamhet som finansieras via utvecklingsanslaget framgår av tabell 48 kostnadsökningen för namngivna objekt¹¹⁰ som finns såväl i gällande plan 2018–2029¹¹¹ som i underlaget för planförslaget 2022–2033.

¹¹⁰ Etapperna av nya stambanor för höghastighetståg är exkluderade från analysen eftersom de annars helt skulle dominera resultaten. Den sammanlagda kostnaden för etapperna som finns med i gällande plan har ökat med 48 procent, från 110 till 163 miljarder kronor (prisnivå 2021), sedan gällande plans fastställelse. Kostnadsutveckling, kostnadsreducerande åtgärder och kostnadsstyrning avseende nya stambanor behandlas i avsnitt 7.5.

¹¹¹ Justerat till prisnivå 2021 med KPI. Observera dock att investeringsindex ökat snabbare än KPI under perioden.

Tabell 48 Kostnadsökning mellan plan 2018–2029 och plan 2022–2033. Procent.

Status i plan 2018–2029	Kostnadsökning från plan 2018–2029 till plan 2022–2033
Pågående	16
Bundna	45
Ej bundna	51
Alla	33

Notering: Pågående avser objekt där avtal har tecknats med entreprenör. Bundna avser objekt som har ett byggstartsbeslut eller som ingår i trafikverkets senaste byggstartsrapportering. Ej bundna avser övriga objekt som ingår i gällande plan.

Av kostnaderna under planperioden för objekten i planförslaget utgörs omkring 40 procent av pågående investeringar, 20 procent av bundna investeringar och 40 procent av ej bundna investeringar. Kostnaderna för dessa objekt har i genomsnitt ökat nära 40 procent – minst för de pågående objekten, mest för de ej bundna.

Om objekten delas upp efter status i den gällande planen för 2018–2029 syns mönstret ännu tydligare (se tabell 49) – objekt som inte är pågående i någon av planerna har den genomsnittligt högsta kostnadsökningen (52 procent). De objekt som introducerats i planen för 2018–2029 och som startats direkt har något högre kostnadsökning (33 procent) än de som legat i plan sedan tidigare innan de påbörjats (20 procent).

Tabell 49 Kostnadsökning uppdelat efter status i planen 2018–2029. Procent.

Status i plan 2018–2029	Status i plan 2022–2033	Kostnadsökning från plan 2018–2029 till plan 2022–2033
Pågående	Pågående	15
I plan sedan tidigare (men ej pågående)	Pågående	20
I plan sedan tidigare (men ej pågående)	Ej pågående	52
Ny i planen	Pågående	33
Ny i planen	Ej pågående	47

Som framgår av tabellerna är det alltså inte främst de redan pågående projekten som har stora kostnadsökningar, utan de som ännu inte påbörjats. Pågående investeringar som avser vägar och järnvägar (inklusive bangårdar) har i genomsnitt 7 procent respektive 12 procent ökade kostnader sedan föregående plan, vilket är något lägre än ökningen av investeringsindex. Kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) har i genomsnitt ökat med 38 procent sedan föregående plan.

De stora kostnadsökningarna ligger alltså framför allt i de projekt som ännu inte påbörjats. De beräknade kostnaderna för dessa har i genomsnitt ökat med 50 procent, och det är inga större skillnader mellan vägar och järnvägar. De beräknade kostnaderna för järnvägstekniksystemen har ökat mer, med nära 80 procent (se tabell 50).

Tabell 50 Kostnadsökning mellan plan 2018–2029 och plan 2022–2033. Typ av objekt. Procent.

Status i plan 2018–2029	Alla	Järnväg (bana)	Järnväg (system)	Väg
Pågående	23	12	38	7
Ej pågående (bundna + ej bundna)	53	49	78	52
Alla	38	29	77	29

Notering: Kostnaderna för gällande plan (2018 – 2029) är omräknade till prisnivå 2021 med KPI.

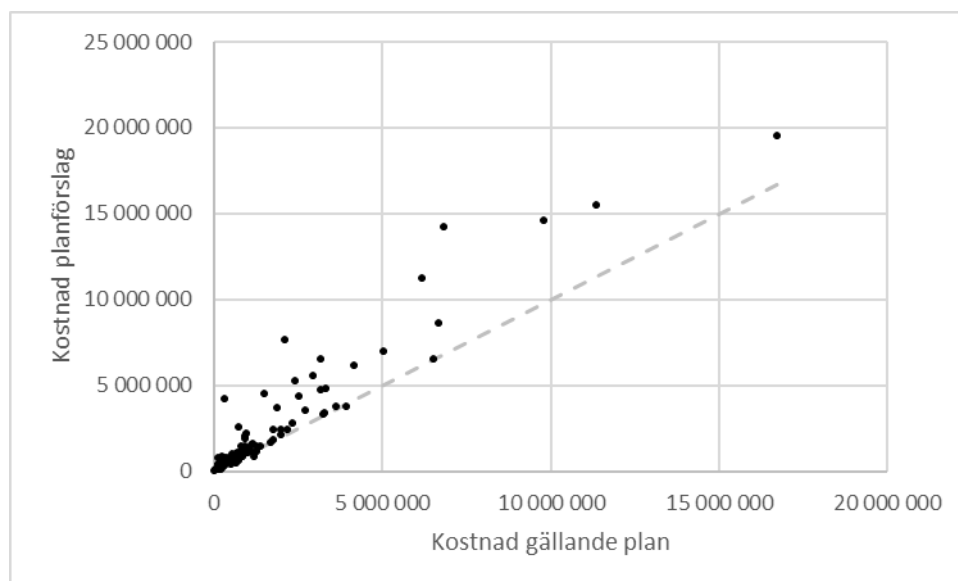
Infrastrukturplanen revideras normalt varje mandatperiod. Investeringsobjekt läggs ofta in med lång framförhållning, och då är investeringskostnad, omfattning och effekter relativt osäkra. I perioderna mellan planrevideringarna utreds objekten vidare. En del av kostnadsökningarna i investeringsprojekten förklaras av dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader. Ytterligare en del förklaras av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning. Slutligen förklaras en del av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskeden. Vartefter infrastrukturplanen revideras så är det meningen att objektens utformning, och om de ska vara kvar i planen, ska omprövas vartefter man får mer information om nyttor och kostnader.

I princip är det alltså inte oväntat att vissa investeringar visar sig vara avsevärt dyrare än vad Trafikverket trott, efter att de utretts noggrannare. Eftersom planprocessen bygger på att objekt läggs in i plan i relativt tidiga skeden så är det närmast oundvikligt att vissa objekt visar sig vara sämre, eller ge lägre nyttor, än Trafikverket bedömt i tidigt skede. Men det uppstår problem om kostnadsökningarna visar sig i ett så sent skede i planeringsprocessen att det är förenat med stora kostnader att ompröva objektet – det kan till exempel vara en förutsättning för andra objekt, eller för bebyggelseplaneringen. Det är också ett problem att de beräknade kostnaderna inte bara ökat för några få av de ej påbörjade objekten, utan för de flesta. För två tredjedelar av objekten (räknat i kronor) har den beräknade investeringskostnaden ökat mer än 30 procent, och för en tredjedel mer än 60 procent. Samtidigt är det en mindre andel av objekten som står för den största delen av den totala kostnadsökningen. Det är mindre än en fjärdedel av objekten (räknat i kronor) som ökat mer än 80 procent i kostnad, men dessa står tillsammans för mer än hälften av den totala kostnadsökningen.

En slutsats av detta är att det inte räcker med att ha god kostnadskontroll i pågående projekt, eller att göra goda kostnadsbedömningar innan objekt läggs in i plan, även om bägge delarna också är nödvändigt. Det måste också vara möjligt att ompröva objekt, och detta måste ske så pass tidigt i planeringsprocessen att det fortfarande är möjligt att ändra utformning eller låta objektet utgå ur planen.

Figur 47 visar fördelningen av kostnadsökningen i samma grupp objekt som i tabellen ovan. Objekt som ligger på eller nära den röda linjen har i stort sett samma kostnad mellan planerna. För objekt som ligger ovanför linjen har det inträffat en kostnadsökning mellan planerna.

Figur 47 Fördelning av kostnadsökning mellan plan 2018-2029 och plan 2022-2033. Miljoner kronor.



Av figuren framgår att ganska många punkter ligger nära linjen, det vill säga att de har ungefär samma kostnad som förut. I stort sett inga ligger under linjen, det vill säga att nästan inga objekt har fått minskad kostnad. En skara punkter ligger tydligt över linjen – det är de som orsakar den stora genomsnittliga kostnadsökningen. Det är alltså tydligt att vad som händer inte är en stor generell kostnadsökning som drabbar alla objekt, utan det är en delmängd (dock ganska stor) av objekten som drabbas av betydande kostnadsökningar. Däremot, om hänsyn också tas till objektens storlek, framgår att det framför allt är stora objekt som har stora kostnadsökningar.

Ovanstående analys kan också kompletteras med vanliga orsaker till avvikelser, till exempel innehållsförändringar eller andra osäkerhetsfaktorer som påverkar kostnadsutvecklingen¹¹². I detta sammanhang syftar analysen till att peka ut vilken del av planering och genomförande som uppvisar särskilt stora kostnadsavvikelser. Detta ger en vägledning till vilka delar i Trafikverkets processer som behöver stärkas ytterligare. Hur Trafikverket avser att hantera de iakttagelser som framgår behandlas närmare i avsnitt 10.3.

10.1.2. Vidmakthållande

Den verksamhet som finansieras via anslagen inom vidmakthållande har över tid uppvisat ökande kostnader. Tabell 51 visar kostnadsökningarna mellan den gällande nationella planen 2018–2029 och förslaget till plan 2022–2033.

Tabell 51 Vidmakthållande - ekonomiska behov och ramar. Miljoner kronor.

	Behov 2018–2029	Ramar i plan 2018–2029	Behov 2022–2033	Ramar i plan 2022–2033	Eftersatt underhåll
Väg	209 000	174 000	238 000	197 000	24 000
Järnväg	141 000	133 000	180 000	165 000	46 000

¹¹² Detta beskrivs närmare i Trafikverket (2021) Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224.

Kostnaderna för vidmakthållande inom väg har ökat mer än den generella prisökningen. Utöver kostnadsökningar har såväl anläggningsmassan som transportarbetet ökat. Väganläggningen utökas och blir mer komplex och det beräknas öka behovet av vidmakthållande med 5 miljarder kronor för den kommande 12-årsperioden. Det förändrade vägtransportarbetet enligt Basprognos 2040, uttryckt i fordonskilometer, ger upphov till ökade drift- och underhållskostnader på nästan 8 miljarder kronor för 12-årsperioden. Det handlar då om merkostnader i tidsfönstret 2022–2033 jämfört med 2018–2029.

Även för vidmakthållande av järnväg ökar kostnaderna mer än den generella prisökningen. Utöver detta påverkas ökningen av flertalet faktorer. Den större volymen av anläggningsmassa som uppnår sin livslängd genererar den största ökningen. Förutom den ökade volymen anläggningsmassa har även entreprenörsmarknaden och råvarupriser ökat. Exempelvis ökade stålpriset med mer än 10 procent på fyra månader under 2021. Att en större volym av anläggningen generellt är ålderstigen ökar också behovet av basunderhåll men även tillgången till tider i spår för att utföra arbetet påverkar kostnadsutvecklingen. Den prognosticerade trafikökningen bidrar också till de ökade kostnaderna men inte i lika stor omfattning. Även nya krav påverkar. Det handlar bland annat om digitalisering av produktionshjälpmedel, lagkrav på kvalitetsavgifter och regress för ekonomisk skada samt ökade miljökrav för hantering av förorenade massor och bekämpning av invasiva arter. Lägger man till detta ökade krav också inom områden som trafikledning och it-förvaltning, där inte minst digitaliseringen innebär initiala investeringar, så finns det sammantaget flertalet faktorer som tillsammans genererar ökade kostnader.

En potential för att motverka denna utveckling ligger i ökad produktivitet och innovation samt effektivare tillgångsförvaltning (se även kapitel 5). Rätt använd kan den potentialen påverka såväl kostnaderna som resultatet av insatserna, och därmed effekterna i transportsystemet. Vilka åtgärder Trafikverket vidtar och planerar med anledning av denna utveckling behandlas i nedanstående avsnitt.

10.2. Pågående arbete för att utveckla kostnadsstyrning och effektivitet

Utveckling av system, processer och rutiner pågår kontinuerligt i Trafikverkets verksamhet. Däribland också sådant som är förknippat med styrning av kostnader och förutsättningar för en god effektivitet och produktivitet. Detta arbete sker bland annat mot bakgrund av att inköpsvolymen har ökat i snabb takt. En ökad produktivitet är också nödvändig eftersom investeringsindex har ökat snabbare än den generella prisutvecklingen i samhället. Det finns flera områden, där Trafikverket löpande inför resultat av utvecklingen i verksamheten. Till exempel gäller detta affärsstrategier för entreprenader och projektering, kontraktshantering och effektiva upphandlingsunderlag, uppföljning av avtal samt rutiner för tids- och kostnadskontroll.

Vad gäller vidmakthållande av anläggningen, fortsätter arbetet med att införa en strategi för tillgångsförvaltning. Strategin omfattar bland annat effektiva prioriteringar som ska göras utifrån hur kritiska tillgångarna är. Tillgångarna ska också hanteras på ett långsiktigt hållbart sätt. Ett exempel på tillämpning av strategin är att säkerställa en grundläggande framkomlighet och robusthet, särskilt på det lågtrafikerade vägnätet. Åtgärder som syftar till att utveckla tillståndsmätning, underhållsstandarder och åtgärdsstrategier för teknikområdet vägkropp är särskilt motiverade. Vägkroppen är det område som är mest resurskrävande att vidmakthålla. På järnvägsområdet är ett annat exempel utveckling av tillgångsstrategier för respektive delsystem inom järnväg. Detta ger förutsättningar för prioritering av åtgärder samt en effektiv förvaltning ur ett livscykelperspektiv.

10.3. Fortsatt utveckling behövs

Trafikverket ansvarar för att åstadkomma en god hushållning med statens medel och en effektiv verksamhet. Styrning och kontroll ska bygga på en ansvarsfördelning med tydligt beslutsfattande och transparenta prioriteringar. Detta ska understödjas av välgrundade kalkyler och en strukturerad uppföljning. Trafikverket bedömer dock att det finns ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrning, produktivitet och effektivitet i verksamheten. Centrala punkter i detta arbete handlar om att utveckla systematiken vad gäller att följa upp orsaker till förändring av kostnader. Trafikverket har därför vidtagit vissa åtgärder under arbetet med planförslaget, men har också beslutat om ett antal åtgärder som särskilt ska prioriteras på kort sikt.

10.3.1. Vidtagna åtgärder under planarbetet

Under arbetet med att ta fram planförslaget har Trafikverket uppdaterat många av de kalkyler som ligger till grund för de kostnadsbedömningar som redovisas i förslaget. Denna uppdatering resulterade i slutsatsen att en översyn av kostnader var nödvändig. Som en tidig åtgärd med avseende på kostnadsstyrning genomfördes därför en aktivitet som syftade till att säkerställa ambitionsnivå för och avgränsningar av åtgärder. De parametrar som ingick i översynen avsåg omfattning av åtgärden, optimering av tekniska lösningar och utformning, effektivt genomförande i termer av till exempel utbyggnadsordning samt effektiv tidsplanering i syfte att uppnå kostnadsoptimering. Målet är således både att hitta möjliga alternativ för att nå samma funktion och att hitta effektiva genomförandeformer. Resultatet av översynen visade på flera besparingsmöjligheter som Trafikverket har genomfört i planförslaget. Översynen har också gett viktiga erfarenheter i det fortsatta arbetet med att utveckla kostnadsstyrningen.

Trafikverket har även genomfört ett fördjupat arbete för att identifiera kostnadsreducerande åtgärder i investeringsskedet gällande de nya stambanorna. Detta arbete har tidigare beskrivits under avsnitt 7.6.2.

10.3.2. Upplägg för att stärka kostnadsstyrning, effektivitet och produktivitet

Trafikverket har beslutat att prioritera ett antal åtgärder avseende kostnadsstyrning och effektivitet. Prioriteringen har skett utifrån principen att en effekt av vidtagna åtgärder ska kunna erhållas förhållandevis snabbt. Effekten ska också vara bestående. Valet av åtgärder baseras på Trafikverkets analyser och erfarenheter från planarbetet, iakttagelser i tidigare regeringsuppdrag samt rekommendationer från Riksrevisionen. Slutsatsen är att det finns ett antal områden där ytterligare utveckling behövs. Trafikverket bedömer att förbättringar inom dessa områden sammantaget kommer att innebära positiva effekter för styrningen av kostnader och effektivitet. Utöver detta bedömer Trafikverket att det också finns potential att öka produktiviteten inom såväl projektering som byggande och underhåll.

10.3.2.1. Utvecklade kalkyler för säkrare och effektivare kostnadsbedömningar

De kalkylmetoder som Trafikverket tillämpar under planering och genomförande av objekt kan utvecklas. De effekter som åtgärden syftar till handlar om att åstadkomma säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i ett tidigt skede samt minskade kostnadsökningar under genomförandefasen. De delåtgärder som ingår beaktar kalkylmetodik i olika faser – från grova kostnadsindikationer (GKI) till anläggningskostnadskalkyler (AKK). Detta inkluderar även vidareutveckling av metoder för att hantera risk och osäkerhet i kalkylerna. Ytterligare ett viktigt perspektiv som omfattas är kvalitetssäkring av underlag samt bättre ingångsvärden i kalkylerna genom olika metoder för erfarenhetsåterföring. Exempelvis kommer ett upplägg för att samla in bättre information om prisutvecklingen på

anläggningsmarknaden att tas fram. Arbetet inom området pågår och Trafikverket planerar att genomföra återstående delar på förhållandevis kort sikt under 2022.

10.3.2.2. Förbättrad kostnadsstyrning i tidiga skeden

Under planering och genomförande av en åtgärd ökar kunskapen om förutsättningar och krav stegvis. Innehåll och utformning preciseras successivt vilket också påverkar kalkylerade kostnader och slutprodukt. Trafikverkets egna erfarenheter och analyser, men även iakttagelser från Riksrevisionen, pekar på att styrningen av kostnader i tidiga skeden behöver ses över. Detta omfattar bland annat att förstärka systematiken för beslut om förändringar av innehåll och omfattning. Erfarenheter från framtagandet av planförslaget kommer att ingå i detta arbete (se avsnitt 10.3.1). För att förbättra transparensen och erfarenhetsåterföringen kommer arbetet också att omfatta metodiken för dokumentation av förändringar under hela planeringsflödet. Trafikverket planerar att genomföra dessa åtgärder under 2022.

10.3.2.3. Arbetssätt, styrformer och affärsperspektivet

Det sker en mängd förändringar under planeringen och genomförandet av objekt. Trafikverket utvecklar därför arbetssätt och styrformer för att hantera detta. Av vikt är också hur arbetssätten fungerar relativt anläggningsmarknaden. Syftet med åtgärderna inom området är att utveckla hur Trafikverket proaktivt kan hantera förändringar innan de resulterar i konsekvenser i form av till exempel kostnadsökningar. Där en förändrad kostnad är motiverad ska detta vara förankrat i ett tydligt beslut. Till exempel kommer arbetsformerna för styrgrupper i stora och komplexa projekt att utvecklas (så kallade project review boards).

Trafikverket har vidare målsättningen att stärka beredningen av förändringshantering för tekniska krav, planeringsförutsättningar och utformningsfrågor. Resultatet ska vara en utvecklad process för ändrings- och avstegshantering av krav samt en tydlig styrning för hur nya krav förs in i åtgärder. Sammantaget innebär dessa åtgärder att beslut har välgrundade underlag, där också konsekvenserna av nya eller ändrade krav framgår.

Det affärsmässiga perspektivet kommer även fortsättningsvis att vara centralt i verksamheten. Detta gäller särskilt rollen som beställare. Arbetet bedrivs utifrån målsättningen att olika aktörer på marknaden ska uppfatta Trafikverket som värdeskapande, aktiva och tydliga. Viktiga delåtgärder är riskhantering och samverkansformer. Åtgärderna inom fokusområdet kommer att genomföras under 2022.

10.3.2.4. Produktivitet och innovation i bygg- och anläggningssektorn

Trafikverket handlar upp all projektering, byggnation och underhåll av vägar och järnvägar av konsultbolag och entreprenadföretag. Förväntningen är att företagen tar ett stort ansvar för utveckling av metoder, it-system och maskiner samt material för att öka produktiviteten, eftersom det skulle öka deras konkurrenskraft. Produktivitetsförbättringen inom branschen har dock varit betydligt sämre än inom tillverkningsindustrin. En utmaning inom projektering, byggande och underhåll av vägar och järnvägar är att privata bolag har svårt att överblicka om och när investeringarna i innovationer ger avkastning. Större investeringar som krävs för att verkligen göra skillnad för produktiviteten går sällan att räkna hem i enskilda entreprenader. De är dessutom förenade med risker eftersom Trafikverket och andra upphandlande organisationer skulle kunna ändra detaljeringsgraden i styrningen. Näringslivet i stort och inte minst tillverkningsindustrin har lättare att överblicka avkastningen på tänkta investeringar, eftersom de säljer direkt till enskilda kunder som enbart intresserar sig för lösningen och inte produktionsmetoderna.

Trafikverkets bedömning är att det finns potential att öka produktiviteten inom såväl projektering som byggande och underhåll genom implementering av nya tekniker inom digitalisering, automatisering och elektrifiering. Det finns några bra exempel på att sådant har skett. Inom vinterväghållningen har Trafikverket låtit utveckla digitala system för prognoser, planering och uppföljning. Med indata från avancerade vägväderprognoser, sensorer längs vägar och uppkopplade bilar kan sedan entreprenörerna vidareutveckla sin förmåga. Exempelvis kan detta ske genom optimering av rutter, så att antalet salt- och plogtillfällen på vägarna minskar med cirka 30 procent. Uppkopplade bilar kan även användas för att kontrollera de funktionskrav som är ställda i kontrakten för vinterväghållning. (Trafikverket har för närvarande avtal med Volvo och Volkswagen-koncernen).

Andra exempel på försöksstadiet är lastbilar som kommunicerar med grävmaskiner när flaket är exakt fullt för att optimera masstransporterna. Moderna maskiner för asfältläggning och vältning rapporterar utförd kvalitet till entreprenörer och beställare. Detta förbättrar entreprenörens egenkontroll och kompetens och ger bättre vägar och järnvägar. Samtidigt ökar Trafikverkets möjligheter att ställa funktionella krav.

Takten i denna utveckling behöver dock snabbas på och breddas. Trafikverket menar att kontrakt med funktionella krav kan vara en viktig del i att ge konsulter och entreprenörer ökade incitament att investera i utveckling och ny teknik. Men för att detta ska bli verklighet krävs också utveckling av kontraktsformerna. Trafikverket avser därför att i ett antal utpekade nybyggnads- och underhållsentreprenader nyttja olika typer av innovationsupphandlingar för att pröva olika affärsupplägg och gränssnitt mellan beställare och utförare. Entreprenörer och konsulter ges i dessa utpekade entreprenader incitament att investera i nya tekniska lösningar. Innovationsupphandlingarna kommer initialt att medföra en viss merkostnad eftersom tekniken delvis kan vara oprövad. Dokumentation och utvärdering av både affärsformerna, de tekniska framstegen och effekter på produktiviteten görs i form av följeforskning.

Trafikverket identifierar också löpande vilka hinder som finns i Trafikverkets regelverk och i lagstiftningen för att leverantörerna ska ges utrymme att introducera nya lösningar.

11 Ekonomisk ram och finansiering

I detta kapitel sammanfattas Trafikverkets förslag till nationell plan i ekonomiska termer. Tabell 52 visar hur planeringsramen har fördelats på olika poster. Kapitlet beskriver också tillkommande medel utöver den anslagsfinansierade planeringsramen och vad de används till.

11.1. Ekonomisk ram

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Ramarna är uttryckta i 2021 års prisnivå. 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga järnvägar, 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar, och 437 miljarder kronor ska gå till utveckling av transportsystemet.

Regeringen anger också att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033 i 2021 års priser.

Tabell 52 Planeringsram åren 2022–2033. Miljoner kronor.

Statlig ram för planperioden (prisnivå 202102)	Belopp
Vidmakthållande av transportsystemet	
Vidmakthållande väg, varav:	197 000
<i>Drift och underhåll vägar</i>	162 500
<i>Bärighet vägar</i>	18 200
<i>Bidrag till enskilda vägar</i>	14 000
<i>Forskning och innovation inom vidmakthållande väg</i>	2 300
Vidmakthållande järnväg, varav:	165 000
<i>Vidmakthållande järnväg</i>	163 700
<i>Forskning och innovation inom vidmakthållande järnväg</i>	1 300
Summa Vidmakthållande av transportsystemet	362 000
Utveckling av transportsystemet	
Större investeringar i nationell plan (> 100 miljoner kronor), varav:	289 000
<i>Nya stambanor</i>	104 000
<i>Övriga större investeringar järnväg</i>	128 500
<i>Större investeringar väg</i>	46 000
<i>Större investeringar sjöfart</i>	10 500
Trimnings- och miljöåtgärder (< 100 miljoner kronor)	42 000
Stadsmiljöavtal	9 000
Regional plan	42 000
Övrig verksamhet, varav:	28 200
<i>Planering, stöd och myndighetsutövning</i>	17 000
<i>Forskning och innovation inom utveckling</i>	4 900
<i>Bidrag till Öresund och Inlandsbanan AB</i>	6 300
Räntor och amorteringar	25 700
Summa Utveckling av transportsystemet	435 900
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	1 100
Summa utveckling av transportsystemet inklusive icke statliga flygplatser	437 000
Total	799 000

För vidmakthållande avsätts i enlighet med direktivet 197 miljarder kronor till väg och 165 miljarder kronor till järnväg under planperioden. Regeringen har i budgetpropositionen föreslagit en extra satsning på totalt 1,75 miljarder kronor för vidmakthållande – 750 miljoner kronor för vägunderhåll och 1 miljard kronor för järnvägsunderhåll år 2022.¹¹³ I Trafikverkets förslag till fördelning av medel för vidmakthållande ingår inte dessa medel.

Forskning och innovation är en egen anslagspost under vidmakthållande som egentligen inte är fördelad mellan väg och järnväg. I förslaget har ramen för forskning och innovation om vidmakthållande fördelats med utgångspunkt i de tilldelade ramarna för vidmakthållande väg respektive järnväg i infrastrukturpropositionen. De avsatta medlen för vidmakthållande är större i planförslaget än i den gällande planen. Användningen av medlen för vidmakthållande beskrivs närmare i kapitel 6.

För utveckling avsätts 437 miljarder kronor under planperioden, i enlighet med direktivet. I Trafikverkets förslag till fördelning av medel för utvecklingsanslag ingår inte extra medel för utveckling om 500 miljoner kronor för trimnings- och miljöåtgärder och 200 miljoner kronor för stadsmiljöavtal under 2022 som regeringen föreslog i budgetpropositionen.¹¹⁴

Innehållet i de olika posterna för utveckling av transportsystemet beskrivs närmare i kapitel 7. Fördelningen av medel har i hög utsträckning styrts av prioriteringen att fullfölja gällande plan, se avsnitt 1.6. Utökningen av medel till namngivna investeringar används i hög utsträckning för moderniseringar av järnvägen samt kostnadseffektiva trafiksäkerhetsinvesteringar. Förslaget innehåller också utökade medel till trimnings- och miljöåtgärder.

Enligt direktivet ska Trafikverkets förslag till nationell plan koordineras med och beakta den redovisning av prioriterade åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd krisberedskap som Trafikverket enligt regeringens uppdrag ska lämna senast den 30 november 2021.

Trafikverket förutsätter att anslagsposten civilt försvar inte ingår i den utvecklingsram som myndigheten har tilldelats inför arbetet med nationell plan. Skälet är att anslagsposten civilt försvar har bestämts i en annan beslutsprocess. Den föreslogs i den försvarspolitiska propositionen som antogs av riksdagen, och därefter följde ett regeringsbeslut. I det skedet beslutades hur mycket medel som samlat skulle gå till transportmyndigheterna under åren 2022–2025. Den slutliga fördelningen, det vill säga hur mycket respektive myndighet får, är ännu inte beslutad men i regeringens budgetproposition finns förslag till fördelning för åren 2022–2024. Medlen gäller således inte hela planperioden. Sammantaget tolkar Trafikverket detta som att anslagsposten civilt försvar ska tas från försvarsbudgeten och inte från utvecklingsanslaget i nationell plan. En utökad verksamhet inom området civil beredskap bör finansieras med en utökning av anslagsposten civilt försvar.

Trafikverket bedömer att det finns ett betydligt större behov av åtgärder för civil beredskap än vad som kan finansieras via föreslagen omfattning av anslagsposten civilt försvar. Idag finansierar Trafikverket åtgärder som bedöms bidra till området civil beredskap för i storleksordningen 250 miljoner kronor per år med medel från vidmakthållandanslaget i nationell plan, vilket motsvarar 3 miljarder kronor under planperioden. Trafikverket föreslår fortsatt finansiering från den nationella planen i motsvarande omfattning under 2022–2033.

¹¹³ Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen.

¹¹⁴ Ibid

Försvarsmaktens behov av utvecklad infrastruktur är en viktig del när den militära förmågan ska höjas och totalförsvaret förstärkas. För den infrastruktur som Trafikverket förvaltar sker en dialog kring de behov av åtgärder som Försvarsmakten inkommer med. Trafikverket bistår med utredningar för att bland annat ta fram underlag i form av lösningar och kostnadsberäkningar för åtgärderna. Behovet av åtgärder i transportsystemet är stort och de åtgärder som i stort sett enbart Försvarsmakten har nytta av har Trafikverket inte möjlighet att finansiera.

Räntor och amorteringar omfattar de finansiella kostnaderna för Trafikverkets lån hos Riksgälden. Lånen avser finansiering av ett antal olika infrastrukturinvesteringar och återbetalas med anslag. Trafikverket har utgått ifrån de nya nivåerna åren 2022–2028 och för åren 2029–2033 enligt den långsiktiga jämviktsräntan.

Driftbidrag till icke statliga flygplatser beskrivs närmare i avsnitt 7.11.4.

11.2. Tillkommande medel utöver planeringsram

Planeringsramen om 799 miljarder kronor finansieras med anslag. Utöver detta tillkommer vissa medel. Med tillkommande medel avses huvudsakligen trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Det bör dock påpekas att intäktskällor som trängselskatt och infrastrukturavgifter helt och hållet är kopplade till några investeringar som har särskild finansieringslösning (exempelvis E4 Förbifart Stockholm och övriga investeringar inom Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska paketet och Skurubron) och därför inte kan intecknas för andra behov och brister i den nationella planen. På motsvarande sätt kan de banavgifter som anges i tabell 53 endast användas för att finansiera järnvägsunderhåll. Ytterligare information om banavgifter finns i avsnitt 6.2.8.

Tabell 53 Tillkommande finansiering utöver planeringsram åren 2022–2033. Miljoner kronor.

Tillkommande finansiering utöver planeringsram	Belopp i miljoner kronor
Banavgifter	26 900
Trängselskatteobjekt avgiftsintäkt (för produktion)	22 200
Trängselskatteobjekten lånedel (för produktion)	17 400
Infrastrukturavgift som återbetalar lån (Skurubron)	290
Medfinansiering	15 200
Summa tillkommande medel	81 990

11.2.1. Trängselskatt och infrastrukturavgift

Trängselskatt, som har införts i Stockholm och Göteborg, ska bidra till att minska trängseln och förbättra miljön i de båda storstäderna. Efter avdrag för drift och administration av systemen får intäkterna användas i enlighet med de avtal som tecknats. Avtalen omfattar åtgärdspaket där upplåning görs för att finansiera delar av genomförandet, som inte direkt kan finansieras med trängselskatt. Därefter betalas amorteringar och räntor med intäkterna från trängselskattesystemet. Intäkterna i Stockholm finansierar på detta sätt E4 Förbifart Stockholm tillsammans med medel som avsatts i den nationella planen, och ytterligare ett

tjugotal väginvesteringar i länet samt bidrag till tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Västsvenska paketet är en likartad konstruktion, där tillskott från regionala och kommunala parter tillsammans med intäkterna från trängselskattesystemet finansierar överenskomna åtgärder upp till femtio procent. Paketet omfattar åtgärder i väg- och järnvägssystemet samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar, bland annat Marieholmsbron, Västlänken och en del av Götaälvbron.

Investeringsbeloppet för statliga investeringar som finansieras med trängselskatt, lån och infrastrukturavgift beräknas uppgå till 40 miljarder kronor. Finansieringen av dessa investeringar, fördelat på finansieringskällor, framgår av tabell 54. I tabellen ingår inte drifts- och administrationskostnader för betalsystemen eller kapitalkostnader.

Tabell 54 Finansieringskällor för investeringar som till del ska finansieras av trängselskatt och infrastrukturavgifter åren 2022–2033. Prisnivå 2021. Miljoner kronor.

Objekt	Finansiering med trängsel-skatt, direkt-finansiering	Lån som återbetalas med trängsel-skatt	Lån som återbetalas med infra-struktur-avgift	Summa
Förbifart Stockholm	1 682	14 253	0	15 935
Övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatt (inklusive tunnelbana)	16 189	1 427	0	17 616
Västsvenska paketet	4 296	1 716	0	6 012
Skurubron	0	0	286	286
Summa	22 167	17 396	286	39 849

Notering: Gällande övriga objekt i Stockholm: Fördyringen av tunnelbaneutbyggnaden är inkluderad.

11.2.1.1. Lånebehov 2022–2033

Regeringen har i propositionen (2020/21:151) Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige föreslagit att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgift, ska uppgå till 52 miljarder kronor i 2021 års priser för perioden 2010–2033.

För åren 2022–2033 bedöms Trafikverkets lånebehov för vissa väg- och järnvägsinvesteringar som finansieras med trängselskatt eller infrastrukturavgifter uppgå till 18 miljarder kronor. Lånen tas upp via Riksgälden. Trafikverket bedömer att behovet av lån fördelas enligt tabell 55. Lånen används för att täcka produktionskostnader och kapitalkostnader. Lånen kommer att amorteras med framtida trängselskatter respektive infrastrukturavgifter.

Tabell 55 Lånebehov under planperioden 2022–2033. Prisnivå 2021. Miljoner kronor.

Objekt	Belopp
Förbifart Stockholm samt övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatter	15 680
Västsvenska paketet	1 716
Skurubron	286
Summa	17 682

11.2.2. Medfinansiering

Medfinansiering innebär att en annan part, till exempel kommun eller företag, finansierar eller delfinansierar statlig infrastruktur. Totalt beräknas 15 miljarder kronor medfinansiera genomförande av åtgärder under åren 2022–2033. I det här sammanhanget räknas inte finansiering från regionala planer som medfinansiering. Medfinansiering genom bidrag från andra aktörer kan resultera i effektiva lösningar i transportsystemet och innebär ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande av infrastrukturobjekt. De transportpolitiska målen ska vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Medfinansiärens och samhällets nytta av åtgärden är en viktig utgångspunkt för att medfinansieringen kommer till stånd och bör också återspegla den andel medfinansiering som blir aktuell i det enskilda fallet. Möjlighet till medfinansiering och samverkan (inklusive annan parts finansiering av egen infrastruktur) kan förekomma i de fall då staten å ena sidan och kommuner och kommersiella intressen å andra sidan möts, vad gäller utveckling av noderna i transportsystemet och i tätbebyggda områden. Det handlar om att hitta effektiva lösningar som tillgodoser såväl behovet av trafik som önskemål om stadsutveckling och bebyggelse. Syftet med medfinansiering är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerade självständigt.

I Trafikverkets förslag ingår bland annat ett antal nya investeringar som förutsätter 100 procents medfinansiering (se vidare avsnitt 7.3.4).

11.2.3. Övriga medel

11.2.3.1. Förskottering

Genom förskottering (lån) från kommuner, landsting eller enskilda kan byggandet av statlig infrastruktur tidigareläggas, om åtgärderna genomförs enligt den nationella planen för transportinfrastruktur och de regionala transportinfrastrukturplanerna. Under planperioden förväntas medfinansiering genom räntefria lån, så kallad förskottering, med cirka 3 miljarder kronor.

11.2.3.2. Medel från EU

Utöver medel i den ekonomiska ramen för perioden 2022–2033 kan Trafikverket få bidrag från fonden för ett sammanhållet Europa (CEF), för projekt inom de transeuropeiska transportnäten. Detta under förutsättning att EU anordnar bidragsutlysningar, att Trafikverket har lämpliga projekt och att utlysningarnas kriterier kan uppfyllas av projekten. Det är i nuläget svårt att göra en bedömning av storleken av dessa bidrag, eftersom Trafikverket upprättar ansökningar i konkurrens med andra medlemsländers infrastrukturförvaltare.

Under de senaste åren har bidragen från CEF som Trafikverket kunnat tillgodoräkna sig uppgått till mellan cirka 100 och 400 miljoner kronor per år (år 2020: 150 miljoner kronor, år 2019: 114 miljoner kronor, år 2018: 104 miljoner kronor, år 2017: 215 miljoner kronor, år 2016: 383 miljoner kronor). Medlen har exempelvis avsett tunnelprojekten i Hallandsås, ERTMS, dubbelspår mellan Hallsberg och Motala (sträckan Stenkumla–Dunsjö) och Göteborgs hamnbana. Bidragen betalas ut till Riksgälden och tillförs Trafikverket genom ett särskilt anslag. Kommande medel är avsatt för bland annat Norrbotniabanan.

11.3. Osäkerheter i kostnader för genomförande av planen

Den nationella planen täcker en lång tidsperiod. Objekten som ingår i planen har kommit olika långt i planering och genomförande. Ny kunskap om till exempel geologiska förutsättningar tillkommer och omprövningar och avvägningar av innehåll i objekten behöver göras under resans gång. Det är en viktig anledning till att innehållet i den nationella planen normalt uppdateras vart fjärde år, och också behöver kunna omprövas om väsentlig ny kunskap framkommit.

I beräkningen och prioriteringen av vad ramen i planen för 2022–2033 bör användas till har uppdaterade kostnadsuppskattningar använts. Dessa kostnadsuppskattningar bör i praktiken ses som en representation av ett intervall för kostnaden för respektive objekt, intervall som är bredare ju tidigare i planeringen som ett objekt befinner sig. Trafikverket arbetar med uppföljning, kostnadskontroll och kostnadsstyrning för att så väl som möjligt kunna spegla den aktuella kunskapen om investeringsobjekten i samband med uppdateringar av den nationella planen och inför regeringens byggstartsbeslut.

Den slutliga kostnaden för objekten kan komma att påverkas av förändrade krav, lagar och regler och av marknadsförutsättningar såsom tillgång till olika insatsvaror och kompetens, som inte fullt ut är kända i dag. Trafikverket ser framför sig ett ökat behov av resurser och kompetens inom infrastrukturbranschen mot bakgrund av ökade insatser för vidmakthållande och investeringar och pågående teknikutveckling. Redan nu upplever många aktörer svårigheter att rekrytera rätt kompetens, detta gäller inte minst järnvägsbranschen. Företrädare för de olika trafikslagen uppger att attraktiviteten för branschen är relativt låg. Brist på kompetens innebär risker för utvecklingen mot ett hållbart samhälle och för möjligheterna att genomföra beslutade och planerade åtgärder i gällande planer. Nya innovativa lösningar behövs för att möta framtidens transportbehov inom hållbarhetens ramar. Trafikverket vill i detta sammanhang lyfta de förslag till åtgärder som återges i underlagsrapporten om kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen.¹¹⁵

Behov av och krav på snabbare klimatomställning kan också komma att leda till merkostnader. Kostnadsökningen är ökad materialkostnad för att få fossilfria material, främst cement/betong, stål, asfalt och drivmedel. Det finns stora osäkerheter i antaganden för merkostnader till följd av höjda reduktionskrav för utsläpp av växthusgaser i investeringsprojekt, men bedömningen är att merkostnaden för att nå fossilfrihet är högst för cement, följt av stål och asfalt.

Ekonomistyrningsverket (ESV) har på regeringens uppdrag gjort en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket, som redovisades till regeringen i sin helhet den 15 april 2021. Trafikverket har i åtgärdsplaneringen utgått från befintliga anslag, ändamål och struktur och avvaktar eventuella beslut från regering och riksdag om justeringar som föranleds av ESV:s uppdrag. Om ESV:s förslag i sin helhet skulle genomföras, kan det

¹¹⁵ Trafikverket (2021), Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:220.

innebära förändringar även i den nationella planen och uppföljningen av densamma. Det kan bland annat påverka vilka utgifter som ska ligga inom respektive utanför planeringsramen samt kompletteringar av uppgifter kopplat till investeringsplanen.

Litteraturförteckning

Regeringsuppdrag

Uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. Dnr I2021/02468

Uppdrag att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet. Dnr I2021/01105

Uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan. Dnr I2021/02073

Uppdrag att redovisa behovet av åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap. Dnr I2021/01905

Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Dnr I2021/01904

Underlagsrapporter

Trafikverket (2021), Forskning och innovation – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:230

Trafikverket (2021), Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:220

Trafikverket (2021), Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:227

Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224

Trafikverket (2021), Nya stambanor – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:187

Trafikverket (2021), Samhällsekonomiska analyser av vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:244

Trafikverket (2021), Trimnings- och miljöåtgärder – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:188

Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:226

Trafikverkets styrande och vägledande dokument (TDOK)

Riktlinje med krav för kalkylarbetet i ÅVS/FU-skede, TDOK 2017:0532

Riktlinje med krav för kalkylarbetet i planläggnings-/planeringsskede, TDOK 2011:182

Handledning för fullständig osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, TDOK 2011:185

Övriga källor

- Eliasson, J., Pyddoke, R., Swärdh, J-E. (2018) Distributional effects of taxes on car use, fuel, ownership and purchases. *Economics of Transportation* 15, 1–15
- Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)
- K2 (2021), Effekter av stadsmiljöavtalet – Utvärdering av försöksperioden 2015-2018, Working Paper 2021:10.
- Proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter
- Proposition 2017/18:179, En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop
- Proposition 2020/21:151, Framtidens infrastruktur hållbara investeringar i hela Sverige
- Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen
- SFS 2009:236, Förordning om en nationell plan för transportinfrastruktur.
- SFS 2009:237, Förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Trafikanalys (2016), Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys. Rapport 2016:7
- Trafikverket (2017), Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Remissversion 2017-08-31. Publikation 2018:058
- Trafikverket (2020), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271
- Trafikverket (2020), Inlandsbanans funktion i transportsystemet. Publikation 2020:121
- Trafikverket (2020), Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Publikation 2020:186
- Trafikverket (2020), Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter. Publikation 2020:080
- Trafikverket (2021), Analys och kvalitetssäkring av införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet – Slutredovisning. Publikation 2021:243.
- Trafikverket (2021), Analysera förutsättningar och planera för utbyggnad av elvägar. Publikation 2021:013
- Trafikverket (2021), Bristanalys Narvik-Luleå Bristande kapacitet i järnvägssystemet, förslag på kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder: slutrapport. Publikation 2021:143
- Trafikverket (2021), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271
- Trafikverket (2021), Nya stambanor för höghastighetståg – Slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg. Publikation 2021:025
- Trafikverket (2021), Slutrapport Bristanalys Nedre Norrland: Utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning. Publikation 2021: 078

Trafikverket (2021), Slutrapport Övre Norrland, Skellefteå/Bastuträsk–Boden/Luleå: bristande kapacitet i järnvägssystemet, förslag på kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder. Publikation 2021:144

Trafikverket (2021), Tilläggsuppdrag hamnar. Publikation 2021:172

Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024. Publikation 2021:081

Trafikverket (2021), Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten. Publikation 2021:229

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall			NNK-idu		Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
						2022-2033	Total	2022-2033	Total						
		Vidmakthållande				362 000	362 000	388 883	388 883						
		Väg	Hela Landet	Hela landet	Vidmakthållande väg	149 900	149 900	149 900	149 900						
		Väg	Hela Landet	Hela landet	Vidmakthållande större reinvestering väg (>300 mnkr)	12 600	12 600	12 600	12 600						
		Väg	Hela Landet	Hela landet	Vidmakthållande bärighet	18 200	18 200	18 200	18 200						
		Väg	Hela Landet	Hela landet	Statlig medfinansiering av enskilda vägar	14 000	14 000	14 000	14 000						
		Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Vidmakthållande järnväg	134 900	134 900	161 783	161 783						
		Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Vidmakthållande större reinvestering järnväg (>300 mnkr)	28 800	28 800	28 800	28 800						
		Alla	Hela Landet	Hela landet	Forskning och innovation inom vidmakthållande	3 600	3 600	3 600	3 600						
		Övrig verksamhet				54 901	54 901	54 913	54 913						
		Väg	Hela Landet	Hela landet	Räntor och amortering för investering, väg	3 409	3 409	3 409	3 409						
		Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Ränta, Avskrivning och Hyra, järnväg	22 263	22 263	22 263	22 263						
		Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Bidrag till inlandsbanan & Öresundskonsortiet	6 248	6 248	6 248	6 248						
		Alla	Hela Landet	Hela landet	Planering och stöd (inkl. myndighetsutövning)	17 041	17 041	17 053	17 053						
		Alla	Hela Landet	Hela landet	Forskning och innovation utveckling	4 885	4 885	4 885	4 885						
		Luftfart	Hela Landet	Hela landet	Driftbidrag lcke statlig flygplatser ⁽¹⁾	1 056	1 056	1 056	1 056						
		Övriga investeringar				51 000	51 000	54 002	54 002						
		Alla	Hela Landet	Hela landet	Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) ⁽²⁾	9 000	9 000	9 000	9 000						
		varav övriga investeringar (<100 mnkr)				42 000	42 000	45 002	45 002						
		Alla	Hela Landet	Hela landet	Trimning / tillgänglighetsåtgärder	16 900	16 900	19 902	19 902						
		Alla	Hela Landet	Hela landet	Säkerhetsåtgärder	12 000	12 000	12 000	12 000						
		Alla	Hela Landet	Hela landet	Miljöåtgärder	13 100	13 100	13 100	13 100						
		Investeringar i regional plan				42 026	42 026	51 006	51 006						
		Alla	Hela Landet	Hela landet	Regionala planer övriga	39 427	39 427	48 407	48 407						
		Väg	Skåne		Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX- och EL-bussar), samfinans	264	264	264	264						
		Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2, samfinans	55	55	55	55						
		Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, samfinans	878	878	878	878						
		Järnväg	Stockholm		Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik, samfinans	957	957	957	957						
		Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer, samfinans	59	59	59	59						
		Järnväg	Västra Götaland		Göteborg, Spårväg Bunnbsbo-Linné (Älvstranden, centrala delen), samf.	290	290	290	290						
		Väg	Västra Götaland		Göteborg, Citybuss Backa-stråket, samfinans	34	34	34	34						
		Väg	Västra Götaland		Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans	62	62	62	62						
		Större investeringar i nationell plan (>100 mnkr)				289 073	620 071	371 344	784 201						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Avslutade namngivna järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	-167	47 900	-151	56 136						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Statlig medfinansiering till regionala spårfordon	278	4 557	278	9 239						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Hela Landet	Hela landet	Avslutade namngivna vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	24	15 666	31	19 247						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS utveckling	1 789	5 552	1 789	5 599	25%	4 199	6 999			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg	196	1 448	196	1 448						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Kraftförsörjning	3 878	7 598	3 878	7 674						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	736	758	736	758						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Nationellt tågledningssystem	412	1 764	412	1 764						

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall					Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNK-idu	NNV	
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering	3 719	7 590	3 719	7 590						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Teletransmissionsanläggning	1 635	3 635	1 635	3 882	30%	2 717	5 046			
05-Pågående	Pågående	Väg	Hela Landet	Hela landet	Elväg, pilotsträcka	544	600	544	600						
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel	451	451	451	451	30%	316	586			SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)	759	759	759	759	30%	531	986			SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)	2 163	4 191	2 163	4 191	30%	2 934	5 449			SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Övrigt stamnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1	1 173	1 194	1 173	1 205	30%	843	1 566	-	-	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Övrigt stamnät, åtgärder för långa godståg, etapp 2	629	629	629	629	30%	440	818	-	-	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Övrigt stamnät, åtgärder för långa godståg, etapp 3	284	284	284	284	30%	198	369	-	-	SEB.pdf
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Lund-Göteborg-Öxnered, hastighetsh. 250 km/h på befintlig bana	712	1 198	712	1 198	30%	838	1 557	0,54	1 019	SEB.pdf
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Stockholm-Skellefteå, hastighetsh. 250 km/h på befintlig bana	151	961	151	961	30%	673	1 250	0,73	1 147	SEB.pdf
10-NTP nya kandidater	Utveckling	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS vidareutveckling	3 000	7 041	3 000	7 041	25%	5 281	8 802	-	-	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Väg	Blekinge	E22	E22 Lösen -Jämjö	779	851	779	851						
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)	66	68	133	137	30%	96	178	0,70	138	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Blekinge	E22	E22 Ronneby Ö - Nätraby ⁽⁵⁾	509	1 039	509	1 039	15%	887	1 192	2,15	3 031	
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Blekinge Kronoberg	Älmhult - Olofström	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	1 915	5 227	1 970	5 287	30%	3 701	6 874	< 0	-389	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	190	558	190	582						
05-Pågående	Pågående	Väg	Dalarna	E16	E16 Borlänge-Djurås	29	832	29	845						
05-Pågående	Pågående	Väg	Dalarna	E45/Rv70	E45/Rv70 genom Mora steg 1-3	93	219	156	371						
05-Pågående	Pågående	Väg	Dalarna	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen	23	280	113	385						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	170	175	170	175	30%	123	228	< 0	-33	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	225	272	225	273	30%	191	355	3,30	1 246	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Dalarna	E45	E45 Vattnäs-Trunna	378	403	378	403	20%	324	483	0,80	434	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning	301	517	301	588						
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning ⁽⁵⁾	684	7 237	684	7 326	13%	6 390	8 263			
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Gävleborg	E4	E4 Kongberget-Gnarp ⁽⁵⁾	1 504	2 103	1 504	2 103	15%	1 788	2 419			
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	112	115	112	115	30%	81	150	< 0	-28	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Halland	Västkustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	3 281	6 059	3 390	6 912						
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Halland	Västkustbanan	Halmstad C/bangård ⁽⁵⁾	526	730	713	922	30%	645	1 198			
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Halland	Västkustbanan	Väröbacka_station			153	153	30%	107	199			
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Halland	Markarydsbanan	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	58	58	124	124	30%	87	162	9,18	1 218	SEB.pdf

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall					Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNK-idu	NNV	
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för tra	Väg	Halland Skåne	Cykelled	Kattegattleden	6	69	6	189						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Jämtland	E45	E45 Rengsjön-Älvros	208	245	208	245	18%	201	289	4,44	1 314	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Jämtland Västernorrland	Mittbanan	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	183	185	183	185	30%	130	241	< 0	-26	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 Nässjö-Eksjö	339	380	339	380	10%	342	418	2,73	1 651	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö	280	296	311	327	15%	278	376	1,28	570	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2028-2033	Järnväg	Jönköping	Jönköping gbg - Vaggeryd	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	1 981	2 267	2 528	2 818	30%	1 973	3 663	0,53	2 348	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	216	232	216	232	30%	162	301	3,02	1 566	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Jönköping	E4	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	673	677	803	807	12%	710	904	3,08	3 227	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd ⁽⁵⁾	102	322	102	322	12%	283	361	1,59	769	
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Kalmar	E22	E22 Förbi Bergkvara	400	411	429	440	30%	308	572	0,74	466	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Kalmar	E22	E22 Gladhammar-Verkeback	342	349	342	349	27%	254	443	1,11	515	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Väg	Kronoberg	E4	E4 Ljungby- Toftanäs	244	1 050	244	1 050						
05-Pågående	Pågående	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	139	204	139	224						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö	270	303	362	395	6%	371	419	1,57	811	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	Alvesta, triangelspår	139	295	139	295	30%	207	384	< 0	-60	SEB.pdf
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Kronoberg	Kust till kustbanan	Räppe, ny station	37	37	102	102	30%	72	133	< 0	-323	SEB.pdf
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Norrbotten	E10	E10 Kiruna inklusive Lv 870	0	1	0	854						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	435	1 307	435	1 314						
05-Pågående	Pågående	Väg	Norrbotten	E4	E4 Salmis - Haparanda	72	268	72	268						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Sjöfart	Norrbotten	763	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	1 358	1 389	3 628	3 681	12%	3 247	4 116	1,40	5 459	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Norrbotten	E10	E10, Avvakko–Lappeasuaundo	594	652	594	652						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Norrbotten	E10	E10, Morjärv - Svartbyn	701	745	701	745	17%	618	871	< 0	-234	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	223	233	223	233	16%	196	270	< 0	-148	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	174	188	174	188	15%	160	215	< 0	-51	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Norrbotten	E10	E10 Kauppinen-Kiruna mötesseparering ⁽⁵⁾	391	396	391	396	30%	277	514			
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	88	146	111	170	30%	119	221	< 0	-142	SEB.pdf
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	106	337	106	337	30%	236	438	< 0	-127	SEB.pdf
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton	243	405	243	405	30%	284	527	0,29	132	SEB.pdf

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall					Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNK-idu	NNV	
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbottnen	Malmbanan	Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton	150	250	150	250	30%	175	325	0,01	4	SEB.pdf
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbottnen	Norrbottenbanan	Norrbottenbanan Skellefteå - Luleå ny järnväg ⁽⁵⁾	3 000	23 269	3 000	23 269	16%	19 546	26 992			
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbottnen	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Sävestadkanten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	171	286	171	286	30%	200	371	< 0	-210	SEB.pdf
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Norrbottnen	Malmbanan	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum			1 352	1 371	15%	1 165	1 577	< 0	-1 072	SEB.pdf
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	Malmö Fosieby-Trelleborg, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation mm	86	465	86	694						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Skåne	Väst kustbanan	Tunneln genom Hallandsås	10	11 682	10	11 682						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Skåne	E22	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd	0	1 175	0	1 175						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Skånebanan	Åstorp-Hässleholm, 160 km/tim	11	54	11	54						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår	349	3 711	510	4 199						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Skånebanan	Kapacitetsåtgärder i Skåne	82	484	156	684						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspar	505	1 136	576	1 274						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Väst kustbanan	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)	1 523	2 417	1 594	2 906						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	85	202	85	219						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan	Åstorp-Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan	25	706	35	1 085						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Ideon	311	338	359	393	11%	350	436	-	-	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Lund S	367	393	367	393	11%	350	436	1,81	929	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Väg	Skåne	E22	E22 Fjälkinge-Gualöv	504	554	504	554	12%	485	623	4,14	3 472	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Skåne	E65	E65 Svedala-Böringe	462	499	462	499	10%	447	551	1,40	1 003	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Skåne	Skånebanan	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	859	862	1 039	1 043	30%	730	1 355	< 0	-440	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	393	398	393	398	30%	279	518	< 0	-161	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Skåne	Väst kustbanan	Maria - Helsingborg C, dubbelspår ⁽⁵⁾	898	4 092	898	4 692	30%	3 284	6 100	< 0	-2 842	
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Skåne Kronoberg	Södra stambanan, Kust till kustbanan, Skånebanan, Blekingekustbana, Markarydbanan	Pågatåg Nordost	110	446	110	752						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	285	689	285	2 716						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E18	E18 Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	9	251	10	436						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E20	E20 Norra Länken	119	7 834	121	8 856						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E4	E4 Tomtebodavägen södra	9	644	46	3 333						

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall					Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNK-idu	NNV	
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	182	218	324	459						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	2 764	4 924	22 991	33 649						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinsiering)	426	510	426	3 680						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	241	1 036	241	1 036						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Mälارbanan	Tomteboda-Kallhäll, ökad kapacitet	13 248	23 106	15 269	25 489						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	210	370	429	749						
05-Pågående	Pågående	Väg	Stockholm	E18	E18 Danderyd-Arninge	67	355	67	355						
05-Pågående	Pågående	Väg	Stockholm	E4	E4 Förbifart Stockholm	883	7 385	16 838	41 668						
05-Pågående	Pågående	Väg	Stockholm	E4/E20	E4/E20 Tomteboda-Bredäng, ITS	37	103	65	236						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Årstaberг-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	234	274	234	275				1,06	353	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	13 338	14 613	14 331	15 788	17%	13 104	18 472	0,44	11 399	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	Hagalund, bangårdsombyggnad	192	344	192	349	30%	244	454	-	-	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	194	199	194	199	30%	139	258	-	-	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Sjöfart	Stockholm	511	Farled Södertälje-Landsort	220	238	270	311	18%	255	367	1,03	400	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Stockholm	E4/E20	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	2 399	2 547	2 399	2 547	19%	2 063	3 031	-	-	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Stockholm	E4/E20	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	580	609	580	609	19%	493	724	0,82	754	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	682	759	682	759	11%	675	842	2,08	3 155	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Stockholm	E4	Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk	262	265	262	265	30%	186	345	-	-	SEB.pdf
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	Utredning	Järnväg	Stockholm	Mälарbanan	Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm	280	280	280	280	19%	228	332	-	-	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Sjöfart	Södermanland	901	Södertälje Sluss, Mälaren	2 848	4 499	2 858	4 990						
05-Pågående	Pågående	Väg	Södermanland	Rv 56	Rv 56 Katrineholm - Bie	123	165	123	173						
05-Pågående	Pågående	Väg	Södermanland	Rv 56	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	452	549	452	549						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	Högsjö västra, förbigångsspår	227	248	227	248	13%	216	280	0,54	210	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår	240	256	240	256	17%	212	300	< 0	-5	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	Uppsala, Plankorsningar	346	482	474	613	10%	550	675	< 0	-599	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Uppsala	Dalabanan	Heby Mötespår	156	165	156	165	30%	116	215	1,80	410	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgräns Uppsala/Stockholm) ⁽⁵⁾	2 279	12 891	2 279	13 347	30%	9 343	17 351	-	-	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Väg	Uppsala Västmanland	Rv 56	Rv 56 Sala - Heby 2+1	189	206	247	264	17%	220	309	1,38	600	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	404	767	404	783						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Värmland	E45	E45 Säffle - Valnäs ⁽⁵⁾	652	688	652	689	19%	558	819			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Värmland Örebro	Värmlandsbanan	Kil-Laxå, mötesstationer	152	465	178	494						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Västerbotten	E4	E4 Djäkneboda-Bygdeå	6	282	6	282						

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall					Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNK-idu	NNV	
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg	1 018	1 555	1 072	1 689						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västerbotten	E4	E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	293	350	293	355						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västerbotten	E4/E12	E4/E12 Umeå	-105	2 419	145	2 696						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	10 250	15 467	10 283	15 748	14%	13 543	17 953	< 0	-16 627	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Västerbotten	E4	E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering	489	521	489	527	17%	437	617	0,45	338	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Västerbotten	E4	E4 Broänge-Daglösten mötesseparering ⁽⁵⁾	375	391	375	395	20%	318	473			
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Västerbotten	E4	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering ⁽⁵⁾	325	329	325	329	30%	231	428			
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Väg	Västerbotten	E4	E4 förbifart Skellefteå	471	1 429	471	1 429	30%	1 000	1 857	0,98	1 877	SEB.pdf
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering	12	71	23	169						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Västernorrland	E14	E14, Sundsvall–Blåberget	5	482	5	607						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.	299	1 125	301	1 191						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västernorrland	E4	E4 Sundsvall	105	3 710	172	5 313						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	2 644	2 744	2 644	2 744	12%	2 406	3 081	< 0	-2 167	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västernorrland		Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	908	996	908	996	30%	697	1 294	-	-	SEB.pdf
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	Ådalsbanan, Västeraspy vändslinga	67	67	122	122	30%	85	159	< 0	-210	SEB.pdf
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Väg	Västernorrland	E14	E14 Blåberget-Matfors	364	377	364	381	14%	327	436	1,02	550	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västernorrland Jämtland	Mittbanan	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg	343	344	343	345	30%	241	448	< 0	-189	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Väg	Västmanland	Rv 56	Rv 56 Kvikvsund-Västjädra	87	288	87	288						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västmanland	E18	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	1 211	1 388	1 211	1 388						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Alingsås - Vårgårda	9	977	9	1 157						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	1 158	3 476	1 158	3 823						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	Olskroken, Planskildhet	1 288	4 349	1 288	4 349						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning.	809	2 376	809	2 380						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	Västsvenska paketet järnväg	5 905	12 918	9 233	26 381						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Skara	-3	172	82	467						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Vårgårda	50	94	134	280						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Tollered-Alingsås	25	688	25	688						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Vårgårda - Vara	649	949	649	1 209						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E6	E6.20 Hisingleden, Södra delen	580	972	664	1 176						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E6	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	1 120	1 576	1 936	2 501						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	Västsvenska paketet väg	2 966	8 746	6 048	16 197						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Västra Götaland	E45	E45 Tösse-Åmål	258	266	258	267	14%	230	304	1,41	472	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Mariestad	1 785	1 866	1 811	1 892	11%	1 684	2 100	0,32	834	SEB.pdf
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Götene - Mariestad	522	587	1 309	1 373	17%	1 140	1 607	0,39	790	SEB.pdf

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall					Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNK-idu	NNV	
						2022-2033	Total	2022-2033	Total						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår ⁽⁵⁾	1 528	1 610	1 528	1 610	16%	1 354	1 866			
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Sjöfart	Västra Götaland	161	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled	1 077	1 103	2 180	2 207	20%	1 765	2 648	0,62	1 793	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	198	200	198	200	30%	140	260	4,74	1 316	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet	490	796	490	796	30%	557	1 035	4,41	4 933	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Sjöfart	Västra Götaland	955	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv ⁽⁵⁾	5 000	5 395	5 000	5 416	19%	4 387	6 445			
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Väg	Västra Götaland	E45	Järnvägen med överdäckning av E45			261	263	30%	184	342			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	303	561	303	561						
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	4 431	4 822	4 431	4 822	10%	4 340	5 304	-	-	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	Laxå, bangårdsombyggnad	332	341	332	342	30%	239	444	0,60	273	SEB.pdf
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Frövi bangårdsombyggnad	105	109	136	141	30%	99	183	-	-	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Örebro Gävleborg Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	598	953	598	953						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Degerön, dubbelspår, etapp 1	124	2 066	124	2 067						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Örebro Östergötland	Rv 50	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	706	746	706	746	14%	644	847	2,23	2 486	SEB.pdf
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	612	865	612	865						
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Östergötland	E22	E22 Förbi Söderköping	1 456	1 525	1 496	1 564	26%	1 158	1 971	2,36	4 931	SEB.pdf
			varav												
			- Nya stambaneetapper			104 000	165 964	104 000	166 006						
10-NTP nya kandidater	Utredning	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Nya stambanor, utredning för kvarstående etapper	3 000	3 000	3 000	3 000						
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Skåne		Hässleholm-Lund, del av nya stambanor ⁽⁵⁾	15 900	28 070	15 900	28 070	22%	21 895	34 245			
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	Göteborg-Borås, del av nya stambanor ⁽⁵⁾	17 300	43 531	17 300	43 572	17%	36 165	50 979			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, del av nya stambanor	67 800	91 363	67 800	91 364	17%	75 832	106 896			
			- ERTMS införande			25 986	50 915	25 986	50 915						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping	4 586	8 835	4 586	8 835						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, TC Malmö	7 415	10 790	7 415	10 790						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, TC Göteborg ⁽⁵⁾	1 734	8 661	1 734	8 661	15%	7 362	9 960			
10-NTP nya kandidater	2025-2027	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, TC Stockholm Gävle ⁽⁵⁾	4 796	11 655	4 796	11 655	15%	9 907	13 403			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	ERTMS, Nord, Malmbanan	3 315	5 258	3 315	5 258						
10-NTP nya kandidater	2025-2027	Järnväg	Norrbotten	Hela landet	ERTMS, TC Boden Ånge ⁽⁵⁾	4 140	5 716	4 140	5 716	15%	4 859	6 573			
			- Storstadsförhandling			7 850	11 493	32 870	41 062						
04-Avslut med smärre reståtgärder/ kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Skåne		Spårväg Lund C - ESS		79		781						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Helsingborg cykelobjekt	66	75	141	292						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Helsingborg, Kollektivtrafik	137	189	311	374						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	43	44	43	167						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Malmö cykelobjekt	149	155	594	619						

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall					Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNK-idu	NNV	
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX- och EL-bussar)	904	1 442	3 014	3 449						
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	62	97	192	215						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm		Hagalund, tunnelbanestation	127	214	557	1 256						
05-Pågående	Pågående	Väg	Stockholm		Stockholm, cykelobjekt	115	129	352	507						
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	3 245	3 990	13 054	13 641						
06-Bundna Namngivna	2028-2033	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	162	1 590	4 690	7 687						
06-Bundna Namngivna	2028-2033	Järnväg	Stockholm		Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	875	1 001	4 244	4 547						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland		Göteborg cykelobjekt	63	65	196	257						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Västra Götaland		Göteborg, Citybuss Backa-stråket	130	180	399	431						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Västra Götaland		Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	256	316	707	757						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Järnväg	Västra Götaland		Göteborg, Spårväg Bunnabo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	1 516	1 928	4 375	6 080						
			- Öresundsförbindelsen kapacitet					1 194	1 194						
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Malmö bangård, planskild spårkorsning			643	643						
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Malmö C - Östervärn, dubbelspår			328	328						
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Malmö C, fler plattformsspår			148	148						
14-NTP nya kandidater trimning>50 mnkr	2028-2033	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Svågertorp, förlängning av förbigångsspår ⁽³⁾			75	75						
	Summa Planeringsram					799 000	1 129 998	920 149	1 333 006						
Större investeringar som övervägts som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent															
						14 608	14 675	15 326	15 400						
		Väg	Dalarna	Rv 71	E 16/66 Förbi Yttermalung	446	457	446	457	24%	349	564	0,05	30	SEB.pdf
		Väg	Dalarna	E16	E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering	107	107	107	107	30%	75	139	1,09	148	SEB.pdf
		Väg	Dalarna	Rv 50	RV 50 Förbi Grängesberg	189	191	189	196	12%	173	219	0,09	23	SEB.pdf
		Väg	Gävleborg	Rv 56	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Råta linjen	1 106	1 120	1 106	1 120	17%	934	1 307	0,61	949	SEB.pdf
		Väg	Halland	Rv 26	Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg	376	376	376	376	30%	263	489	1,82	894	SEB.pdf
		Väg	Jämtland	E14	E14 Lockne - Optand/Förbi Brunflo	725	743	725	743	14%	638	847	< 0	-509	SEB.pdf
		Väg	Jönköping	E4	E4 Trafikplats Ekshagen	228	228	228	228	30%	160	296	5,89	1 741	SEB.pdf
		Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved	274	274	274	274	30%	192	356	1,74	796	SEB.pdf
		Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 Skogslid - Haga	1 432	1 432	1 432	1 432	30%	1 003	1 862	0,43	840	SEB.pdf
		Väg	Kalmar	Rv 26	E22 Genom Münsterås	376	376	434	434	30%	304	564	1,64	955	SEB.pdf
		Väg	Kalmar	Rv 25	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten	80	80	120	120	30%	84	156	3,67	579	SEB.pdf
		Väg	Kalmar	Rv 40	Rv 40 Toverum - Hyttan	486	486	486	486	30%	340	632	0,14	104	SEB.pdf
		Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Förbi Lessebo	438	438	438	438	30%	307	570	0,36	225	SEB.pdf
		Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats	330	330	370	370	30%	259	482	0,33	182	SEB.pdf
		Väg	Norrboten	E10	E10 Mertainen-Kauppinen mötesseparering	600	600	600	600	30%	420	780	< 0	-87	SEB.pdf
		Väg	Skåne	E6	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält	349	349	349	349	30%	245	454	1,40	636	SEB.pdf
		Väg	Stockholm	E4	E4 trafikplats Glädjen - trafikplats Rotebro, ITS	144	144	144	144	30%	101	187	6,24	2 105	SEB.pdf
		Väg	Stockholm	E4	E4 trafikplats Häggvik- trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	206	220	206	220	21%	174	266	6,02	1 429	SEB.pdf
		Väg	Södermanland	E20	E20 Trafikplats Gröndal - Eskilstuna 2+2	542	542	542	542	30%	380	705	6,15	4 433	SEB.pdf
		Sjöfart	Uppsala	Mälaren/Rv 55	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro ⁽⁴⁾	787	787	787	787	24%	598	976	0,41	340	SEB.pdf
		Väg	Värmland	E18	E18 Valnäs-riksgränsen, deletapp Bäckevarv – Ärjäng, ombyggnad till 2+1	553	553	553	553	30%	387	719	< 0	-14	SEB.pdf

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022						Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall					Länkar SEB
Kategori	Planerad byggstart	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt					Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNK-idu	NNV	
		Väg	Värmland	E18	E18 Valnäs-riksgränsen, deletapp Töcksfors – Bäckevarv, ombyggnad till 2+1	773	773	773	773	30%	541	1 005	0,54	582	SEB.pdf
		Väg	Västerbotten	E12	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering	407	407	407	407	30%	285	530	0,60	339	SEB.pdf
		Väg	Västerbotten	E4	E4 Grimsmark-Broänge mötesseparering	426	426	426	426	30%	298	554	0,03	19	SEB.pdf
		Väg	Västerbotten	E4	E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering	345	345	345	345	30%	241	448	0,50	243	SEB.pdf
		Väg	Västernorrland	E4	E4 Förbi Örnköldsvik	2 027	2 034	2 607	2 617	15%	2 234	3 000	0,44	1 500	SEB.pdf
		Väg	Västra Götaland	E45	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1	855	855	855	855	30%	599	1 112	1,35	1 503	SEB.pdf

(1): I redovisade driftbidrag till icke statliga flygplatser ingår även beredskapsflygplatser och flygtrafiktjänster
(2): Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) avser åren 2022-2030
(3): Åtgärden har totalkostnad under 100 miljoner kronor och går mot trimningsåtgärd
(4): Alternativ finansiering ska utredas.
(5) Översyn av några objektets totalkostnad, NNK och NNV liksom samhällsekonomiska effekter pågår. Uppgifterna kompletteras senare

2022-01-17

Magnus Månsson

+4641362472

magnus.mansson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Förslag till beslut över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Ärendebeskrivning

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Rapporten publiceras på Trafikverkets hemsida. Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022.

Beslutsunderlag

- Eslövs kommuns svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Rapport; Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Missiv; Förslag till nationell för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Nya stambanor - Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033

Beredning

Eslövs kommuns yttrande har arbetets fram av tjänstepersoner på Kommunledningskontoret.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen antar *Eslövs kommuns svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033* som sitt och översänder det till Trafikverket.

Beslutet skickas till

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

(Se vidare information om format och övrigt i missivet)

Eva Hallberg
Kommundirektör

Katarina Borgstrand
Tillväxtchef

2022-02-02
Magnus Månsson
+4641362472
magnus.mansson@eslov.se

Eslövs kommuns svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Eslövs kommun har inga synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 förutom när det gäller nya stambanor mellan Hässleholm-Lund.

I Trafikverkets förslag kan man läsa att:

Utbyggnaden av nya stambanor startar från storstadsområdena och de tre objekten där planläggning pågår, Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund, färdigställs först. Ostlänkens utbyggnad sker etappvis och börjar i norr med start i Järna och fortsättning söderut. Byggstart för utbyggnaden av Göteborg–Borås respektive Hässleholm–Lund är planerad till 2025–2027 respektive 2027–2029. För fortsatt utbyggnad ska en prioritering göras utifrån en systemövergripande utbyggnadsanalys, men inriktningen är att de nya stambanorna i sin helhet ska stå klara kring 2045. För planläggning av centrala systemdelar mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm avsätts 5 miljarder kronor under planperioden.

Den bedömda kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor. Trafikverket har fördjupat arbetet kring möjligheter att reducera investeringskostnaderna och bedömer att det finns betydande potential när det gäller förenklade tätortspassager och stationsutformningar, anpassade fordon, anpassade tekniska standarder, landbroar, masshantering och industrialisering. Trafikverkets mål är att investeringskostnaderna för hela systemet ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.

I underlagsrapporten *Nya stambanor* utvecklas besparingsåtgärderna och Trafikverket räknar med att spara 25% av kostnaderna för sträckan Hässleholm-Lund bland annat genom att använda ballasterat spår och därmed sänka hastigheten till 250 km/h. Man vill dock geometriskt fortsätta bygga för 320 km/h för att i framtiden möjliggöra högre hastigheter.

Eslövs kommun har under hela processen hävdat att det inte finns plats för en ny infrastrukturbarriär genom kommunen, utan att ny infrastruktur måste antingen byggas så att en barriär inte skapas eller samförläggas med existerande barriärer. Allteftersom lokaliseringsutredningen har fortskridit har det blivit tydligt att Trafikverket inte kommer bygga en ny anläggning så att den inte skapar en barriär, och Trafikverket har konsekvent vägrat att utreda en samförläggning med stambanan med argumentet att hastigheten 320 km/h är absolut och inte kan förändras. Vilket den nu gör.

I Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 lade Trafikverket fram ungefär samma förslag: barlastförlagda spår och därmed sänkt hastighet.

Eslövs kommun svarade den gången att:

En sänkning av hastigheten och en utdragen utbyggnadstakt innebär att både den regionala och den nationella nyttan försvinner i en sådan grad att Eslövs kommun inte kan ställa sig bakom en utbyggnad längs en ny spårdragning. Eslövs kommun kan inte ställa sig bakom en utbyggnad om inte Eslöv blir en stationsort i detta system, och detta innebär att Eslövs kommun ser att det i stället är stambanan som ska byggas ut med två nya spår.

Eslövs kommun har nuläget ingen ambition på att bli en stationsort men kommunen och tätorten växer fort och mycket; så mycket att tätorten idag har gått förbi Hässleholm i invånarantal. Därför är det rimligt att kommunen arbetar för att i framtiden kunna vara en del i ett storregionalt tågssystem eftersom hastighetskravet på 320 km/h i realiteten är borta. Därför kvarstår i stort kommunens ställningstagande från 2017. Detta ställningstagande har förstärkts genom det svar som Eslövs kommun lämnat i Trafikverkets tredje samråd inom lokaliseringsutredningen för en ny stambana Hässleholm-Lund, där Eslövs kommun säger nej till Trafikverkets korridorsförslag och menar att en sträckning längs befintlig stambana måste utredas av Trafikverket inom arbetet för lokaliseringsutredningen.

Om Trafikverket vidhåller med att gå vidare med de korridorsförslag som idag finns har Eslövs kommun stora farhågor att besparingarna kommer att påverka kommunen genom att antalet passager för befintlig infrastruktur blir färre. Det jordbruk som finns i kommunen är helt beroende på att kunna använda det finmaskiga vägnät som finns på landsbygden för att kunna ta sig till och från sina marker. En försämring av detta vägnät genom färre passager innebär högre kostnader för jordbruket genom högre bränslekostnader men det skulle också kosta i tid och det finns idag moment inom jordbruket som är så hårt reglerade gällande tid att jordbruksrörelser skulle behöva lägga ner.

Som en kostnadsreducerande åtgärd vill Trafikverket ge ”särskilt uppdrag till länsstyrelser och andra myndigheter gällande samverkan kring stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer för nya stambanor.” Det är inte troligt att Trafikverket och Eslövs kommun lägger samma betydelse i meningen men vi efterlyser båda samma sak. För Eslövs kommuns del måste det bli tydligare hur samverkan kring infrastrukturprojekt kan genomföras så att även kommunens viktning av jordbruksmark och rekreationsområden beaktas i processen. Inom nuvarande processer är det Trafikverkets definitioner och viktningar som styr och därmed uppstår målkonflikter som försvårar eller omöjliggör arbetet vidare. Här måste Trafikverket lägga större vikt vid kommunernas synpunkter än vad de gör idag om man vill nå ”stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer” vid framtida infrastruktursatsningar.

Nya stambanor

Underlagsrapport till
Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
2022–2033



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Nya stambanor, underlagsrapport till Förslag till nationell transportinfrastrukturplan 2022-2033

Dokumentdatum: 30 november 2021

Ärendenummer: TRV 2021/79143

Version: 1.0

Kontaktperson: Anders Karlsson

Publikationsnummer: 2021:187

ISBN 978-91-7725-951-0

Sammanfattning

För att bättre knyta samman Stockholm och Göteborg respektive Malmö med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg samt öka kapaciteten för person och godståg i den totala järnvägsanläggningen planeras nya stambanor för höghastighetståg. Nya stambanor ska också bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner. Nya stambanor skapar ökad tillgänglighet i dubbel bemärkelse, då de både tillför ny kapacitet och avlastar befintliga stambanor.

En uppdaterad kostnad för nya stambanor bedömdes i samband med regeringsuppdraget som redovisades i februari 2021 till 325 +/- 55 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.¹ För att minska investeringskostnaderna har Trafikverket därefter identifierat möjliga kostnadsreducerande åtgärder.

Målet är att minska investeringskostnaderna med 65 miljarder kronor vilket innebär att möjlig kostnad för nya stambanor efter kostnadsreducerande åtgärder skulle bli 260 +/- 45 miljarder kronor. För att möjliggöra detta behöver ett flertal åtgärder genomföras både på system- och objektsnivå.

På systemnivå avser Trafikverket göra följande justeringar:

- Anpassning av tekniska standarder för att möjliggöra teknikval med lägre investeringskostnad, till exempel ballasterat spår.
- Sänkta hastigheter genom vissa tätorter för att öka möjligheten till kostnadseffektiva centrala stationslägen.
- Förenklade stationsutformningar, till exempel färre spår för vändande tåg.

De funktionella förändringarna som görs bedöms ligga i linje med syftet för nya stambanor och de övergripande förväntningarna på systemet. Bedömningen är att vissa delnyttor kommer att förändras men att totalnyttorna för systemet kommer att vara på en oförändrad nivå.

Justeringen till ballasterat spår medför att en sänkning av den generella maxhastigheten i systemet görs. Åtgärder kopplade till förenklade tätortspassager påverkar restider och kapacitet på systemnivå. Konsekvenserna av förändringarna blir att restiden för ändpunktstrafiken förlängs med 5-10 minuter i vardera riktningen, möjligheterna för tågvändningar minskar vilket medför att vissa hittills antagna trafikeringsupplägg för den regionala trafiken inte blir möjliga. I viss mån begränsas flexibiliteten i systemet och kapacitetstillskottet blir något mindre. Systemet kommer att utformas för att ge minst lika god tillgänglighet och punktlighet som andra nybyggda delar av det svenska järnvägssystemet, men inte längre med den högre ambitionsnivå som nya stambanor tidigare utgått ifrån. Förändrade teknikval ger även ett ökat behov av underhåll och reinvesteringar.

Av de ovan nämnda 65 miljarder kronorna förutsätter 5-10 miljarder kronor förändringar av juridiska regelverk och av andra styrande parametrar som ligger utanför Trafikverkets mandat. I följande frågor är Trafikverket beroende av stöd från andra parter för att realisera kostnadsreduceringar:

¹ Indexreglerad kostnad motsvarande de tidigare redovisade 295 +/- 50 miljarder kronor som avsåg i 2017 års prisnivå.

- Förändrad lagstiftning för effektivare och mer hållbar masshantering.
- Särskilt uppdrag till länsstyrelser och andra myndigheter gällande samverkan kring stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer för nya stambanor.
- Förändrade regelverk/tillämpningar avseende möjlighet att ställa krav på fordonsegenskaper.

Ansvaret för både planering och genomförande av nya stambanor ligger, sedan 1 oktober 2020, samlat inom programorganisationen Nya Stambanor. Detta ger förutsättningar för att utifrån ett systemperspektiv samordna, optimera och prioritera för att styra mot hög kostnadseffektivitet och kostnadskontroll. Det samlade ansvaret för planering och genomförande av nya stambanor möjliggör också stordriftsfördelar och effektivisering genom utveckling av standardiserade produkter och arbetssätt. I det fortlöpande arbetet omhändertas och värderas kontinuerligt möjligheter till sänkta kostnader och produktivitetshöjande åtgärder. En fastlagd utbyggnadsplan som tydliggör volymer och genomförande över tid ger stabilitet i planeringen och goda förutsättningar för standardisering och industriell produktion.

Trafikverket avser att årligen, till uppdragsgivaren, redovisa framdrift och ekonomisk status för att ge en samlad bild med hög grad av transparens.

För att nyttorna av de nya stambanorna i sin helhet ska kunna realiseras behöver fortsatt planering utgå ifrån ett systemperspektiv – både avseende systemets funktion mellan Stockholm, Göteborg och Malmö men också hur de nya stambanorna samverkar med det övriga järnvägssystemet och transportsystemet i stort.

Inriktningen är att nya stambanor i sin helhet ska stå klara 2045. Utbyggnaden startar från storstadsområdena och de tre objekten där planläggning pågår, Ostlänken, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund, färdigställs först.

För att optimera fortsatt utbyggnadsordning utifrån behoven på systemnivå avser Trafikverket att:

- I samverkan med berörda myndigheter, regioner och operatörer göra en systemövergripande utbyggnadsanalys.
- I samband med kommande inriktningsplanering, till uppdragsgivaren, redovisa utbyggnadsplan för färdigställande av systemet.

För att hela systemet av nya stambanor ska kunna färdigställas till 2045 är det angeläget att den formella planlägningsprocessen för systemets centrala delar (Linköping – Borås/Hässleholm) påbörjas senast 2026. För att effektivisera kommande planläggning avser Trafikverket att:

- Genomföra ett objektsförberedande arbete i samverkan med berörda myndigheter, regioner och kommuner.
- Forma gemensamma avsiktsförklaringar med regioner och kommuner avseende inriktning och innehåll, samt samverkansprocesser inför kommande planläggning.

Då nya stambanor utgör en betydande del av Trafikverkets totala anslag skulle en annan finansiering av nya stambanor än inom ordinarie anslag, exempelvis genom lång- eller kortfristig lån, underlätta hanteringen.

Innehåll

1. Nya stambanor	6
1.1. Nuläge och effekter	7
1.1.1. Nuläge, behov och brister	7
1.1.2. Effekter av nya stambanor	7
1.2. Bakgrund	10
1.2.1. Etapper i nuvarande plan 2018-2029	10
1.2.2. Sverigeförhandlingen	10
1.2.3. Trafikverkets positionspapper 2018.....	11
1.2.4. Regeringsuppdrag angående nya stambanor	11
1.2.5. Kostnadsreducerande potentialer	12
1.3. Systemutformning	13
1.3.1. Nuvarande systemutformning	13
1.3.2. Förändringar av systemets utformning	14
1.4. Planförslag för nya stambanor	15
1.4.1. Utbyggnadsstrategi	15
1.4.2. Etapper som ingår i gällande nationell plan.....	17
1.4.3. Fortsatt planering utifrån ett systemperspektiv	17
1.5. Kostnadsstyrning och effektivt genomförande	19
1.5.1. Kostnadsstyrning	19
1.5.2. Produktivitet.....	19
1.5.3. Klimatneutralt och energieffektivt anläggande	20
1.5.4. Organisation	20
1.5.5. Resurs- och kompetensförsörjning.....	20
1.6. Finansiering	21

1. Nya stambanor

I regeringens direktiv för Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 framgår att målet är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg samt öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen. Regeringen anger att de etapper som ingår i nu gällande plan (Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund) ska genomföras och samtliga etapper ska ingå i förslaget till ny nationell plan, med målet att bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner, samt att utbyggnaden sker på ett kostnadseffektivt sätt som innebär att bästa möjliga effekt fås av respektive delsträcka.



Figur 1 Principiell kartbild över nya stambanor. För Ostlänken (blå), Göteborg-Borås (röd) och Hässleholm-Lund (gul) pågår planläggning.

1.1. Nuläge och effekter

1.1.1. Nuläge, behov och brister

Kapaciteten på det svenska järnvägsnätet är begränsad och kapacitetsutnyttjandet på Södra och Västra stambanan är högt. Det gör att systemet blir störningskänsligt och tidvis blir det problem med punktligheten. Därutöver medför det höga kapacitetsutnyttjandet svårigheter att avsätta tillräckligt med tid för underhåll av banorna. Trafiken på Södra och Västra stambanan består idag av både lokala, regionala och nationella persontåg samt godståg. Framförallt är det för godstrafiken svårt att skapa tåglägen i tidtabellerna för att möta marknadens efterfrågan på att sprida godstågstrafiken över hela dygnet. Kapacitetsbristen påverkar även den långväga tågtrafiken Stockholm-Göteborg/Malmö. Störst är problemen i och kring storstäderna där spårkapaciteten inte heller motsvarar den efterfrågan på kollektivtrafik som finns.

Dagens kapacitetsproblem kan inte lösas enbart med utbyggnad av de befintliga banorna eller med utökat underhåll². De trimningsåtgärder och utbyggnader av mötesspår som går att genomföra på de befintliga stambanorna är till stor del redan gjorda. Ytterligare re- och nyinvestering för att öka de trafikala förutsättningarna kommer inte att räcka till för att möta det framtida behovet av gods- och persontågstrafik. Om järnvägssystemet byggs ut och kapacitetsutnyttjandet sjunker ökar möjligheterna för en mer punktlig tågtrafik. På vissa delsträckor där nya stambanor planeras saknar dessutom goda möjligheter för spårbunden kollektivtrafik i viktiga pendlingsstråk. För att komma till rätta med dessa behov och brister anges i regeringens direktiv att målet är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas.

1.1.2. Effekter av nya stambanor

Syftet med nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö är att de ska:

- *Tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samt möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv.*
- *Ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige och andra länder i Europa.*
- *Genom ökad tillgänglighet och nya reserelationer skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling.*
- *Främja hållbara resor och transporter.*

För nya stambanor finns utöver ett gemensamt syfte även övergripande mål. Dessa är gemensamma för hela systemet och skapar enhetliga förutsättningar för de ingående delarna.^{3 4} Syftet svarar på *varför* nya stambanor ska byggas och bidrar till att skapa samsyn kring vad systemet som helhet ska uppnå. Syftet utgör ett ramverk för de olika projekten över tid och geografi och utgör utgångspunkt för projektens specifika ändamål, samt ger vägledning i strategiska val.

² Statens Offentliga Utredningar (2009). Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)

Trafikverket (2012). Bristanalys av transportsystemet fram till 2025 med tyngdpunkt på kapacitet och effektivitet (2012:102)

³ Trafikverket (2019). Beslut: Målstruktur, Syfte och Övergripande mål för nya stambanor (TRV 2018/130385)

⁴ Trafikverket (2019). Motivbilaga till Övergripande mål för nya stambanor (TRV 2018/130385)

Övergripande mål konkretiserar *vad* som krävs för att syftet ska uppnås. De sätter en gemensam ambitionsnivå, skapar stödjande ramar för och bidrar till likvärdighet mellan olika delar av systemet samt säkerställer att nationella mål fångas upp. De innefattar åtta målområden som är inordnade under en gemensam portalskrivning.

Transportpolitiska mål, Globala hållbarhetsmål, Agenda 2030 samt Målbild 2030.

SYSTEMNIVÅ

SYFTE

Nya stambanor mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö ska:

- ▶ Tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samt möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv.
- ▶ Ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige och andra länder i Europa.
- ▶ Genom ökad tillgänglighet och nya reserelationer skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling.
- ▶ Främja hållbara resor och transporter.

ÖVERGRIPANDE MÅL

De nya stambanorna ska på ett betydande sätt bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem, där syftet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt med stöd av mål inom följande områden:



Kapacitet och robusthet



Restider



Stationslägen



Energieffektivitet och Klimatneutralitet



Arkitektur



Landskap



Naturresurs-hushållning



Hälsa och säkerhet

PROJEKTNIVÅ

ÄNDAMÅL PROJEKT X

ÄNDAMÅL PROJEKT Y

PROJEKTMÅL

PROJEKTMÅL

Figur 2 Illustration över nya stambanors syfte och målhierarki.

De nya stambanorna ska på ett betydande sätt bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem där syftet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt med stöd av mål inom följande områden:

- *Kapacitet och Robusthet*
- *Restider*
- *Stationslägen*
- *Energieffektivitet och Klimatneutralitet*
- *Landskap*
- *Naturreсурshushållning*
- *Hälsa och Säkerhet*
- *Arkitektur*

Nya stambanors syfte att främja hållbara resor och transporter så att hela Sveriges infrastruktur ökar i tillförlitlighet, hållbarhet och robusthet utgår från att systemet utformas för trafik med både fjärrtåg mellan ändpunkterna och regionaltåg mellan flera orter i systemet. Regionaltåguppläggen kring storstäderna och i systemets mitt bidrar till att stödja arbetsmarknadsregionerna och den regionala utvecklingen. Fjärrtågen erbjuder både direktresor mellan ändpunkterna och resor med mellanliggande uppehåll. Det möjliggör väsentligt kortare restider med tåg och skapar möjligheter för överflyttning från flyg, bil och buss. Förutsättningar för nya och starkare arbetsmarknadsregioner för människor och näringsliv kan uppstå när bättre möjligheter för pendling och annat resande skapas längs de nya banorna. Ökad tillgänglighet för grupper som inte har tillgång till bil bidrar också till en bättre matchning mellan arbetsmarknad och arbetstagare samt underlättar att nå utbildning. Förutsättningar för fysisk aktivitet i transportsystemet förbättras då fler resenärer kan välja gång eller cykel som del av sin resa när transporten flyttas från flyg och bil till tåg. Trafiksäkerheten förväntas öka vilket är positivt.

Nya stambanor skapar ökad tillgänglighet i dubbel bemärkelse, då de både tillför ny kapacitet och avlastar befintliga stambanor. Den dubbla effekten uppnås genom att både långväga tågresor avsevärt förbättras genom kortare restider och att orter längs befintliga banor kan få utökad och tätare tågtrafik. Kapaciteten på befintliga banor ökar då tågens hastigheter likriktas när de snabbaste tågen flyttas över till nya stambanor. Det möjliggör fler tåglägen än idag och förbättrade förutsättningar för underhållsarbeten. Samhällsutveckling som kan kopplas ihop med förändrade infrastrukturförutsättningar hänger tätt samman med förändringar i tillgänglighet. Tillgänglighet till både bostads- och arbetsmarknader är i sin tur en grund för ekonomisk tillväxt och andra dynamiska effekter. Närhet till en järnvägsstation ger i generella termer positiva effekter på bostadsbyggande och ökad betalningsvilja för småhus och bostadsrätter.

Med ett transporteffektivt samhälle menas ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Resor och transporter med tåg är både energi- och yteffektiva. Järnvägen utgör därför en viktig del av ett transporteffektivt samhälle. Även om teknikutvecklingen ger att väg- och flygtrafikens växthusgasutsläpp kommer att minska över tid så kommer spårtransporter fortfarande vara betydligt mer energieffektiva per person- och tonkilometer än transporter på väg. Oavsett utformning så kommer nya stambanor att bidra till omställningen mot ett transporteffektivt samhälle, då kapacitetstillskottet till järnvägssystemet och ett minskat resande med flyg och bil ger ett positivt bidrag till att uppfylla transportsektorns miljö kvalitetsmål. Den utformning som frigör mest kapacitet på befintliga stambanor är den som bedöms ge störst bidrag.

När banorna anläggs så innebär det dock även en negativ klimatpåverkan i form av utsläpp från bland annat cement och stål som krävs för att bygga järnvägen. En järnväg genom ett landskap innebär alltid ett intrång och i vissa fall berörs skyddsvärda områden. Det är svårt att undvika negativ påverkan på landskapet, biologisk mångfald, forn- och kulturlämningar, både under bygg- och driftskede. Infrastrukturen skapar en barriär även inberäknat de åtgärder som kan utföras för att minska dess negativa inverkan på människors, växters och djurs spridning och rörelser. När en ny järnväg passerar genom sträckningar och områden som tidigare varit ostörda av buller från infrastruktur ger det lokalt en negativ effekt, men samtidigt kan den överflyttning som möjliggörs från flyg och bil till tåg ge lägre bullerstörning från de andra trafikslagen.

1.2. Bakgrund

1.2.1. Etapper i nuvarande plan 2018-2029

I nu gällande Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018-2029 finns tre objekt som utgör delar av nya stambanor: Ostlänken, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund. Dessa tre delsträckor har eller planeras att tillåtlighetsprövas. Ostlänken exklusive delen genom Linköping, har fått tillåtighet beslutad av regeringen och järnvägsplaner pågår. För delen genom Linköping, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund pågår lokaliseringsutredningar som ett första steg i den formella planläggningsprocessen och ansökan om tillåtlighetsprövning har ännu inte lämnats in. För de centrala delarna av systemet pågår inget utrednings- eller planläggningsarbete eftersom sträckorna inte ingår som namngivna objekt eller utpekade brister i den nationella planen 2018-2029. Planeringsarbetet på sträckorna Linköping-Borås och Jönköping-Hässleholm ligger således vilande sedan åtgärdsvalsstudier avslutades 2018.

1.2.2. Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen⁵ var en kommitté under Näringsdepartementet som verkade 2014-2017 och överlämnade sin slutrapport till regeringen i december 2017. I betänkandet föreslogs att ett system av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö för både regional- och fjärrtrafik skulle byggas ut snabbt och sammanhängande. Sverigeförhandlingen skrev avtal med kommuner längs sträckningarna. Avtalen är inte giltiga förrän regeringen har godkänt dem och anslagit medel för genomförande av respektive delsträcka. Om inget regeringsbeslut fattats senast år 2023 kan parterna begära omprövning av avtalen. Stationslösningarna som beskrivs i objektavtalen speglar ett förhandlingsutfall och en målbild mellan Sverigeförhandlingen och kommunerna med stationsort. Även om avtalen inte är giltiga så utgör de ändå underlag för planeringsförutsättningar i kommuner och regioner. Trafikverket, som inte varit en part i Sverigeförhandlingen, hanterar föreslagna stationslösningar som en del av alternativgenereringen i den lagstyrda planläggningsprocessen, där alla rimliga alternativ som uppfyller ändamålen ska analyseras likvärdigt i en successiv utredningsprocess. Med hänvisning till de lagstyrda processerna för detaljplaner, järnvägsplaner, vägplaner och eventuell tillåtlighetsprövning är respektive objektavtal inte bindande vid prövning av alternativ.

⁵ Direktiv 2014:106. Kommittén för utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna

1.2.3. Trafikverkets positionspapper 2018

I oktober 2018 beslutade Trafikverket i ett så kallat positionspapper att justera vissa planeringsförutsättningar i syfte att säkerställa fortsatt planering av framförallt Ostlänken och Göteborg-Borås. Beslutet⁶ innebar att Ostlänken och Göteborg-Borås, på grund av sin topografi och dittills planerade linjeföring, anpassades för hastigheten 250km/tim och ett ballasterat spårssystem. Hässleholm-Lund och övriga delar av systemet utgick även fortsättningsvis från hastigheten 320 km/tim. Av positionspapperet framgick också att planläggningen utgick ifrån de av Sverigeförhandlingen föreslagna stationsorterna med en förändring, att Mölndal skulle utredas istället för Mölnlycke.

1.2.4. Regeringsuppdrag angående nya stambanor

Regeringen gav den 25 juni 2020 Trafikverket ett utredningsuppdrag⁷ som omfattade en uppdatering av kostnadsbilden (i 2017 års prisnivå) för nya stambanors nuvarande systemutformning samt analys av andra relevanta systemutformningsalternativ som bedömdes ha potential att rymmas inom en kostnad av 205 miljarder kronor. Fyra utredningsalternativ redovisades⁸ i uppdraget, inklusive ett jämförelsealternativ baserat på den systemutformning som då var gällande. Utredningsalternativen illustrerade skillnader i kostnader, konsekvenser och effekter av olika principiella systemutformningar som underlag för regeringens fortsatta planering av nya stambanor. Trafikverket förordade inget av alternativen.

I redovisningen ingick beskrivningar, analyser och bedömningar av systemutformningsalternativens funktionella aspekter, investerings- och livscykelkostnader samt klimatpåverkan. Kostnadsreducerande potentialer och risker som var kopplade till systemutformningsalternativen, samlade effektbedömningar samt alternativens bidrag ur ett samhällsutvecklingsperspektiv redovisades. I uppdraget ingick också att samråda med berörda kommuner, regioner och andra intressenter. I de synpunkter som inkom i samband med samråd betonades framför allt:

- Vikten av långsiktighet i planeringen och värdet av ingångna överenskommelser.
- 205 miljarder kronor är inte tillräckligt för att nå de samlade behoven och önskemålen.
- Centrala stationslägen ger hållbar regional utveckling, stärkta arbetsmarknader och ökat bostadsbyggande.

⁶ Trafikverket (2018). PM 2018-10-05 Nya stambanor – ny generation järnväg

⁷ Regeringsbeslut 2020-06-25. Uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg. I2020/01828/TP

⁸ Trafikverket (2021). Nya stambanor för höghastighetståg – Slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg. TRV 2020/85985

Följande var Trafikverkets sammanfattade slutsatser av uppdraget:

- Uppdaterad investeringskostnad för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning bedömdes till 325 +/- 55 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.^{9*}
- Nya stambanor ger ett stort kapacitetstillskott i det svenska järnvägsnätet och ger stora nyttor. Nationella nyttor och investeringskostnader får stort genomslag i de samhällsekonomiska modellerna.
- Nuvarande systemutformning är utvecklad för att möta flera samtidiga behov och överenskommelser vilket påverkar möjligheten till kostnadsbesparingar.
- En kostnadsram om 205 miljarder kronor skulle innebära genomgripande systemförändringar.
- Den största kostnadsreducerande potentialen utgörs av en minskad anläggningsmassa och ökad frihetsgrad avseende linjesträckning.
- Stabilitet och långsiktighet i planeringen och en gemensam bild kring syfte och mål ger stöd för en optimering av systemet.
- För att optimera funktionen och minska osäkerheter avseende kostnader behöver nya stambanor planeras med ett systemperspektiv och lokalisering av hela systemet göras.

* I kostnadsbedömningen ingår nya stambanor mellan anslutningspunkter vid Gerstabergr (Järna), Almedal (Göteborg) respektive Lund. Kostnadsbedömningen utgår ifrån att utbyggnaden sker sammanhängande och kontinuerligt. Detta innebär ett kostnadseffektivt anläggande och att tillkommande kostnader för etappvis trafikering genom tillfälliga lösningar kan undvikas. Inga kostnader för infrastruktur eller andra åtgärder från respektive anslutningspunkt in mot storstäderna, till exempel mellan Järna-Stockholm C, ingår i bedömningen. Investeringar som ligger utanför själva huvudsystemet men som är nödvändiga för att ge systemet avsedd grundfunktion, till exempel nya stationer på befintlig järnväg för att möjliggöra byten mot nya stambanan, är inkluderade i kostnadsbedömningen. Åtgärder knutna till anläggningar för infrastrukturunderhåll, fordonsunderhåll och omloppshantering¹⁰ omfattas inte av kostnadsbedömningen.

1.2.5. Kostnadsreducerande potentialer

För att utreda möjligheterna att minska kostnader på både objekts- och systemnivå har Trafikverket gjort ett fördjupat arbete¹¹ kring de potentialområden för reducerad investeringskostnad och effektivare genomförande som redovisades i samband med regeringsuppdraget i februari 2021.

Betydande kostnadsreduktion med potential att få ned den totala investeringskostnaden med 60-85 miljarder¹² kronor har identifierats inom följande områden:

Systemförändrande

- Tätortspassager/stationsutformningar

⁹ Indexreglerad kostnad motsvarar 295 +/- 50 miljarder kronor som redovisades i uppdraget och avsåg 2017 års prisnivå.

¹⁰ Omloppshantering är de spår och anläggningar som krävs för till exempel parkering och städning av tåg när de är tagna ur omlopp.

¹¹ Trafikverket (2021) Utredning av kostnadsreducerande potentialer för Nya stambanor. TRV 2021/56012

¹² Prisnivå år 2021.

- Anpassade fordon
- Anpassade tekniska standarder

Produktivitetshöjande

- Industrialisering
- Masshantering
- Landbroar
- Stabila planeringsförutsättningar

De kostnadsreducerande potentialer som studerats är potentialer som kommer av någon typ av förändring gentemot de förutsättningar som systemet planerats utifrån hittills. Att realisera potentialerna påverkar därför systemets funktion, måluppfyllelse eller underhållsbehov. Till exempel innebär flera av de stora potentialerna inom området anpassade tekniska standarder ett ökat behov av underhåll och reinvesteringar medan potentialer kopplade till förenklade tätortspassager påverkar restider och kapacitet på systemnivå.

Identifierade kostnadsreducerande potentialer (i storleksordningen 5-10 miljarder kronor) inom områdena masshantering, anpassade fordon och stabila planeringsförutsättningar förutsätter förändrade juridiska regelverk eller justering av andra styrande parametrar som ligger utanför Trafikverkets mandat. Särskilt vill Trafikverket lyfta följande behov:

- Förändrad lagstiftning för effektivare och mer hållbar masshantering.
- Särskilt uppdrag till länsstyrelser och andra myndigheter gällande samverkan kring stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer för nya stambanor.
- Förändrade regelverk/tillämpningar avseende möjlighet att ställa krav på fordonsegenskaper.

1.3. Systemutformning

1.3.1. Nuvarande systemutformning

Nya stambanor har som ovan beskrivits, planerats och utretts på olika sätt under flertalet år. Förutsättningarna har förändrats allteftersom kunskapen om möjligheter och utmaningar har byggts upp och systemutformningen har utifrån nya utgångspunkter och inriktningar justerats över tid.

Utöver syfte och övergripande mål som vägleder och beskriver vad de nya stambanorna ska uppnå, finns ett antal funktionella krav som definierar vad som krävs för att leverera den funktion som är målet med järnvägen. Målen och kraven samverkar och tillsammans bygger de systemet. Båda delar har som utgångspunkt vad det färdiga systemet ska leverera.

Det viktigaste i de funktionella kraven¹³ har varit att forma en säker och tillgänglig järnväg med hög kapacitet och punktlighet samt korta restider. Dessa aspekter bedöms som avgörande för att resenären ska välja tåget. Sammanfattningsvis har därmed tyngdpunkten i kraven legat på hög punktlighet och korta restider.

¹³ Trafikverket (2021). Funktionella Systemkrav Nya stambanor (FSK NS 1.0). TRV 2021/53249

Hög punktlighet

- Ett separerat system som i ändpunkterna (Gerstabergr/Järna, Mölnäal och Lund) ansluter till den befintliga järnvägen.
- Banan trafikeras enbart av persontåg. Ändpunktstrafik med höghastighetståg och regional trafik med snabba regionaltåg. Vändande regionaltåg inom systemet medges i relativt hög grad.
- Sammanhållen trafikering kan ske 18h/dygn, ett underhållsfönster om 6h/dygn avsätts.
- Tekniska val som medför ett lågt underhållsbehov, så som exempelvis ballastfritt, fixerat spår.

Korta restider

- Restid med direkttåg Stockholm-Göteborg 2:05 timmar och Stockholm-Malmö 2:30 timmar.
- Banan dimensioneras för 320 km/tim förutom Ostlänken och Göteborg-Borås som dimensioneras för 250 km/tim. Lokala avsteg finns i Norrköping (100 km/tim) och Linköping (160 km/tim).
- Stationslägen fungerar som effektiva bytespunkter, med ett trafikeringsupplägg som medger detta. Både centrala och perifera stationslägen i de städer som Sverigeförhandlingen förhandlade med, justering utifrån Trafikverkets positionspapper.

1.3.2. Förändringar av systemets utformning

Kunskapen som utkommit av arbetet med regeringsuppdraget om nya stambanor samt kostnadsreducerande potentialer har resulterat i ställningstagandet att förändringar av järnvägssystemets utformning krävs för att nå en lägre investeringskostnad.

Trafikverkets inriktning för det fortsatta arbetet med nya stambanor är att den totala investeringskostnaden ska minskas med 65 miljarder¹⁴ kronor i förhållande till den systemutformning som var jämförelsealternativ i regeringsuppdraget angående nya stambanor för höghastighetståg.

På systemnivå föranleder detta att följande justeringar görs:

- Teknikval med lägre investeringskostnad görs genom anpassning av tekniska standarder. Till exempel utformas hela systemet med ballasterat spår och med en förenklad metod för inklädning av tunnlar.
- Förenklade tätortspassager genom sänkta hastigheter i vissa tätorter för att minska kostnaderna för centrala stationslägen.
- Förenklade stationsutformningar genom färre spår för vändande tåg.

¹⁴ Prisnivå 2021.

Därutöver är inriktningen att:

- Schaktmassor hanteras anläggningsnära och ger därmed lägre kostnader för transport och hantering.
- Landbrokoncept tillämpas där det medför lägre kostnader.
- Mängden bullerskydd minskas genom att kravställning på fordonsutformning möjliggörs.
- Realisera stordriftsfördelar och industrialiseringspotential som volymerna inom nya stambanor ger.

Anpassningen av tekniska standarder innebär att systemet kommer att utformas för att ge minst lika god tillgänglighet och punktlighet som andra nybyggda delar av det svenska järnvägssystemet, men inte längre med den högre ambitionsnivå för nya stambanor som Trafikverket tidigare utgått ifrån. Förändrade teknikval ger även ett ökat behov av underhåll och reinvesteringar.

Justeringen till ballasterat spår medför en sänkning av den generella hastigheten i systemet. För att möjliggöra framtida högre hastigheter utan att ny mark behöver tas i anspråk dimensioneras systemet även fortsättningsvis för 320km/h.

Konsekvensen av förenklade tätortspassager och sänkta hastigheter genom vissa orter blir bland annat längre restider för ändpunktstrafiken utan uppehåll på dessa orter. Sammantaget med sänkning av den generella systemhastigheten förlängs restiden i båda relationerna (Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö) med 5-10 minuter.

Som en konsekvens av förenklade stationsutformningar minskar möjligheterna för tågvändningar och det medför att vissa hittills antagna trafikeringsupplägg för den regionala trafiken inte blir möjliga. Det gör att flexibiliteten i systemet i viss utsträckning begränsas och kapacitetstillskottet blir något mindre.

De funktionella förändringarna som görs bedöms sammantaget ligga i linje med syftet för nya stambanor och de övergripande förväntningarna på systemet. Vissa delnyttor kommer att förändras medan de samlade nyttorna för systemet som helhet förväntas bli ungefär samma som i aktuella bedömningar¹⁵.

De samlade effektbedömningar som gjorts på system- och objektsnivå inför Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 har utgått ifrån nya stambanors nuvarande systemutformning och bedömda kostnad. Eftersom analyser av kostnadsreducerande åtgärder drivits parallellt med de samlade effektbedömningarna har dessa inte inkluderat de justeringar av systemutformningen som beskrivs ovan och de reducerade investeringskostnader dessa innebär.

1.4. Planförslag för nya stambanor

1.4.1. Utbyggnadsstrategi

Med utgångspunkt i direktivet bygger utbyggnadsstrategin för nya stambanor på att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018-

¹⁵ Samlad effektbedömning Nya Stambanor för höghastighetståg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö, JTR2205 (TRV 2020/66057)

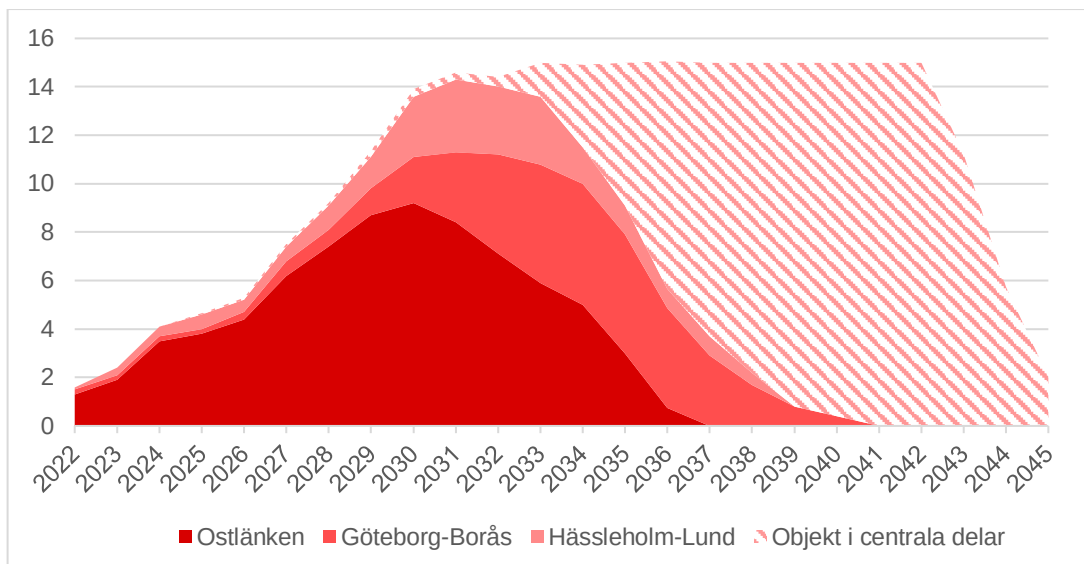
2029 ska fullföljas. I regeringens direktiv till Trafikverket anges att i planförslaget för nya stambanor bör innefatta investeringar till ett belopp av 107 miljarder kronor. Denna nivå hade legat i linje med nuvarande produktionsplanering förutsatt att kostnadsreducerande åtgärder inarbetas samt att planläggnings- och tillståndprocesser följer tidplan.

Eftersom Härryda kommun har meddelat att de inte avser medverka i det fortsatta planarbetet gällande nya stambanor för höghastighetståg saknas i nuläget förutsättningar att gå vidare i delar av pågående planläggningsprocess för Göteborg-Borås. I och med detta pausar Trafikverket allt planläggningsarbete som berör Härryda kommun i avvaktan på regeringens beslut om tillåtlighet för sträckan. Trafikverket avser att lämna in ansökan om tillåtighetsprövning enligt 17 kap MB till regeringen under 2022. Detta innebär att färdigställandet av Göteborg–Borås senareläggs med minst tre år och att medelsbehovet inom Göteborg–Borås därmed minskar med 8 miljarder kronor under planperioden. Av dessa omfördelas 5 miljarder kronor inom nya stambanor vilket innebär en mer offensiv tidplan dels för genomförandet av Ostlänken, dels för planläggning av objekt i systemets centrala delar. Sammantaget föreslås under planperioden 101 miljarder kronor avsättas till fortsatt arbete med pågående objekt och 3 miljarder kronor för planläggning av återstående centrala systemdelar mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm.

Tabell 1 Bedömda kostnader för nuvarande systemutformning och nya möjliga kostnader efter kostnadsreducerande åtgärder samt fördelning av medel under planperioden 2022-2033. Kostnader (i miljarder kronor) för systemet redovisas dels med den mest troliga kostnaden (50%-percentilen) dels med ett osäkerhetsintervall.

	Bedömd kostnad (Nuvarande systemutformning)	Ny möjlig kostnad (Efter kostnadsreducerande åtgärder)	Fördelning av medel under planperioden 2022-2033
Nya stambanor	325 +/- 55 miljarder	260 +/- 45 miljarder	104 miljarder
Ostlänken	91 miljarder	81 miljarder	68 miljarder
Göteborg-Borås	44 miljarder	38 miljarder	17 miljarder
Hässleholm-Lund	28 miljarder	21 miljarder	16 miljarder
Centrala delar (Linköping- Borås/Hässleholm)	162 miljarder	120 miljarder	3 miljarder

Utbyggnaden av nya stambanor startar från storstadsområdena och de tre objekten där planläggning pågår, Ostlänken, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund, färdigställs först. Ostlänkens utbyggnad sker etappvis och börjar i norr med start i Järna och fortsättning söderut. Byggstart för utbyggnaden av Göteborg–Borås respektive Hässleholm–Lund är planerad till 2025–2027 respektive 2027–2029. Fortsatt utbyggnadsordning ska prioriteras utifrån en systemövergripande utbyggnadsanalys (se 1.4.3) men antagandet att finansieringsnivå och -takt även fortsättningsvis ligger i samma nivå som under slutet av kommande planperiod (ca 15 miljarder kronor/år). Då är inriktningen att nya stambanor i sin helhet ska stå klara 2045.



Figur 3 Medelsfördelning och prognos för nya stambanor under utbyggnaden. Prognosen efter planperioden (2022-2033) bygger på antagandet om att fortsatt finansiering möjliggörs i motsvarande takt som under slutet av planperioden.

1.4.2. Etapper som ingår i gällande nationell plan

De tre etapper som ingår i gällande nationell plan planeras vidare som de första delarna av nya stambanor. Planeringen fortsätter i linje med tidigare inriktning, men med vissa justeringar utifrån föreslagna kostnadsreducerande åtgärder.

- **Göteborg-Borås:** Objektet omfattar 6 mil dubbelspårig järnväg. Stationsorter är Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Sedan föregående plan har lokaliseringsutredning genomförts.
- **Hässleholm-Lund:** Objektet omfattar cirka 7 mil lång ny dubbelspårig järnväg. Sedan föregående plan har planläggningen av sträckan startat och kunskapen har därmed fördjupats vilket inneburit att objektet har utökats och inkluderar nu även station i Hässleholm.
- **Ostlänken:** Objektet omfattar 16 mil ny dubbelspårig järnväg. Stationsorter är Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping. Sedan föregående plan har lokaliseringsutredning påbörjats för delen genom Linköping och omfattande planläggningsarbete utförts på övriga delar.

1.4.3. Fortsatt planering utifrån ett systemperspektiv

Om nyttorna av nya stambanor i sin helhet ska kunna realiseras utifrån både funktionella, kostnadsmässiga och tidsmässiga aspekter så behöver planeringen utgå från ett systemperspektiv. Detta gäller framför allt systemets funktion mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, men också hur nya stambanor samverkar med det övriga järnvägssystemet och transportsystemet i stort.

Systemövergripande utbyggnadsanalys

För att nya stambanors utbyggnadsordning ska kunna optimeras utifrån behoven på systemnivå behöver en systemövergripande utbyggnadsanalys göras. Analysen ska klarlägga funktionella och tidsmässiga beroenden mellan nya stambanor och andra påverkande brister och behov samt planerade åtgärder med stor påverkan på systemets grundfunktion. Exempel på brister och åtgärder utanför nya stambanors system är plattformskapacitet i

systemets ändpunkter, kapacitetsåtgärder in mot storstäderna, uppställningsspår och andra sidosystem. Syftet med utredningen är att optimera strategin för fortsatt utbyggnad utifrån både kostnader, medelstilldelning och nyttorealisering över tid.

Den systemövergripande utbyggnadsanalysen genomförs inledningsvis i planperioden och syftar till att i samverkan med berörda myndigheter, länsstyrelser, regioner och operatörer klarlägga funktionella förutsättningar och fortsatt inriktning för planering och genomförande av nya stambanor. Resultatet sammanställs i en utbyggnadsplan för nya stambanor.

Objektsförberedande arbete

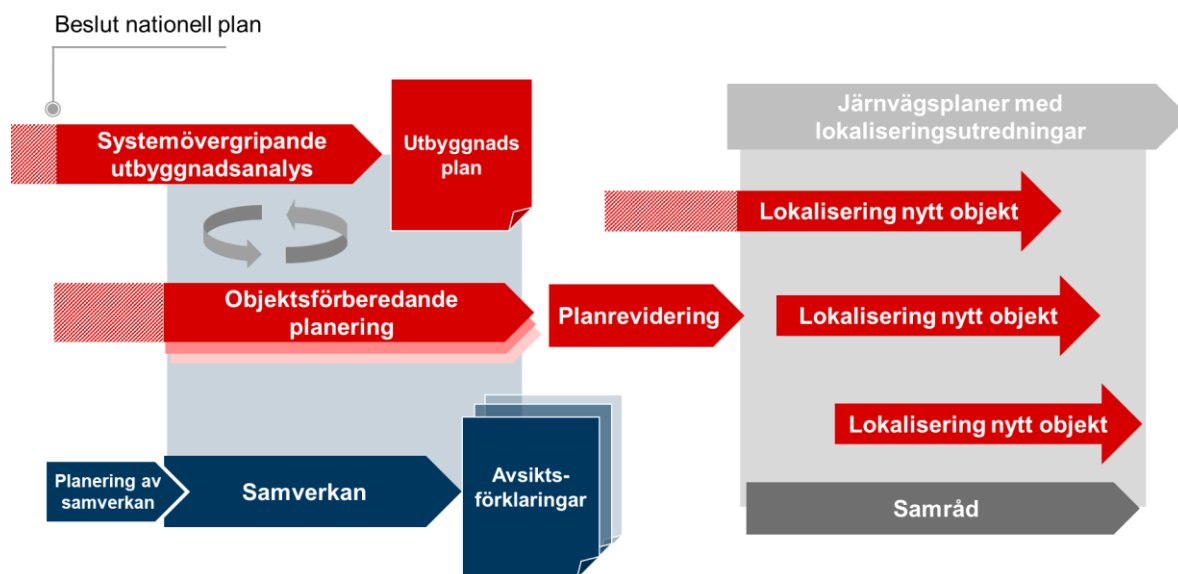
För att hela systemet av nya stambanor ska kunna färdigställas till 2045 så att systemnyttor kan realiseras inom en rimlig tidshorisont är det angeläget att den formella planläggningsprocessen med järnvägsplaner för systemets centrala delar (Linköping-Borås/Hässleholm) påbörjas senast omkring 2026.

Att planläggningsprocessen kommer igång är också av avgörande betydelse för berörda kommuner och regioner då avsaknad av beslut kring banans framtida lokalisering innebär begränsningar för övrig fysisk planering och samhällsutveckling.

Utifrån kostnadsbilden på systemnivå, de kostnadsreducerande potentialer som identifierats och den målbild för kostnaden som definierats utifrån dessa, krävs ett förberedande arbete innan den formella planläggningsprocessen kan påbörjas på de centrala delarna. Detta arbete planeras att inledas när den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022-2033 beslutats.

Det objektsförberedande arbetet ska – i samverkan med berörda myndigheter, länsstyrelser, regioner och kommuner – effektivisera kommande planläggningsprocesser genom att:

- Nå en gemensam förståelse för förutsättningar och inriktning inför kommande planläggning.
- Verifiera identifierade kostnadsreducerande potentialer samt säkerställa en systemutformning som i så stor utsträckning som möjligt omhändertar kostnadsreducerande åtgärder.
- Genomlys de fysiska förutsättningarna på sträckorna avseende genomförbarhet och kostnader, samt att avgränsa och verifiera utredningsområden.
- Forma gemensamma avsiktsförklaringar, nya eller uppdaterade, med regioner och kommuner avseende inriktning och innehåll, samt samverkansprocesser inför kommande planläggning.
- Ge stöd för utbyggnadsplan som möjliggör ett kostnadseffektivt genomförande där bästa möjliga effekt av respektive delsträcka uppnås.



Figur 4 Process för förberedande planeringsarbete.

Det objektsförberedande arbetet kan i vissa delar påbörjas parallellt med den systemövergripande utbyggnadsanalysen som beskrivits ovan.

Tidigare antagna förutsättningar och beslut kring systemets utformning och funktion kan komma att justeras utifrån resultaten av den systemövergripande utbyggnadsanalysen och det objektsförberedande arbetet.

1.5. Kostnadsstyrning och effektivt genomförande

1.5.1. Kostnadsstyrning

Utöver de förändringar av systemets utformning som redovisas under 1.3.2 ska möjligheter till minskade kostnader vidareutvecklas i den fortlöpande processen med planering och planläggning av nya stambanor. Ett kontinuerligt arbete med hög ambitionsnivå ska utföras kring att minska kostnader.

I det fortlöpande arbetet med att säkra och uppdatera totalkostnaden inom nya stambanor ska vidare möjligheter till att sänka kostnader kontinuerligt värderas och omhändertas. De hittills identifierade kostnadsreducerande åtgärderna ska utgöra en inriktning och delmängd av sammantagen möjlig kostnadsbesparing. I arbetet ingår att löpande identifiera, analysera och avstegshantera andra möjliga tillkommande kostnadsbesparingar, både i pågående och i delar där planläggning ännu inte påbörjats.

1.5.2. Produktivitet

En ökad grad av standardisering, vilket i sin tur är en förutsättning för tillämpande av industriella metoder, ger en produktionseffektivisering som kan sänka kostnader. Då krävs att i större utsträckning föreskriva bestämda utformningar, vilket visserligen minskar optimeringsmöjligheten på enskilda platser, men i gengäld ger väsentligt högre möjlighet till serieproduktion. Nya stambanors omfattning och volym möjliggör stordriftsfördelar och effektivisering genom standardisering och industriell produktion av vanligt förekommande anläggningsdelar som till exempel broar (inkl. landbroar) och bullerskydd. En anläggning som byggts med industrialiserade metoder bidrar inte bara med en lägre investeringskostnad, utan ger även goda förutsättningar för kostnadseffektivt underhåll och

reinvesteringar under driftstiden. Potentialen för kostnadsreducering är stor, men riskerar försvinna om speciallösningar erfordras för alltför många enskilda platser. Därför behöver planering för detta påbörjas i tidigt skede.

1.5.3. Klimatneutralt och energieffektivt anläggande

Nya stambanor omfattar stora anläggningsvolymers vars produktionsmetoder och ingående material innebär omfattande utsläpp av växthusgaser. För att reducera utsläppen från anläggningen krävs dels optimeringar vad gäller anläggningens utformning och materialeffektivitet, dels utveckling och innovationer avseende alternativa eller utvecklade material som till exempel stål och betong med betydligt lägre klimatbelastning än idag.

De stora anläggningsvolymerna över lång tid som nya stambanor innebär utgör ett bra underlag för utveckling och innovationer i omställningen mot klimatneutrala material och energieffektiva metoder. Nya Stambanor kommer att driva ett proaktivt och kontinuerligt arbete för att främja utvecklingen mot och omställningen till en klimatneutral och energieffektiv anläggningsbransch och därmed ökad uppfyllelse av klimatmålen.

1.5.4. Organisation

Från och med 1 oktober 2020 är alla delar av nya stambanor inordnade i en ny och sammanhållen organisation inom Trafikverket och hela systemet betraktas och analyseras som ett sammanhållet projekt. Organisationen Nya Stambanor utgör ett program med ett samlat ansvar för planering och genomförande. Detta ger förutsättningar för och en förmåga att, utifrån ett systemperspektiv, samordna, optimera och säkerställa att arbetssätt och produkter möjliggör ett industrialiserat, standardiserat och effektivt genomförande. Programmet Nya Stambanor leds av en programdirektör som rapporterar direkt till generaldirektören.

Trafikverket avser att årligen rapportera nya stambanors framdrift och ekonomiska status för att ge en samlad bild med hög grad av transparens.

1.5.5. Resurs- och kompetensförsörjning

Trafikverket har tagit fram flera studier¹⁶ för att utreda risken att det uppstår resurs- och kompetensbrist vid planering och genomförande av nya stambanor. Slutsatsen är att så kan ske inom flera yrkesgrupper.

Planering och genomförande av nya stambanor uppskattas kräva ca 165 000 årsarbetskrafter fram till 2040¹⁷. Det betyder stora möjligheter till sysselsättning för stora arbetstagargrupper över många år, men det innebär också att under de kommande 20 åren kommer det att utifrån kvantitativ och kvalitativ analys att finnas ett stort antal bristyrken. Analysen har utgått från alla aktörer (myndigheter, konsulter, entreprenörer, kommuner mm), alla delsträckor, alla moment och hela arbetskraften i Sverige (alla de 420 yrken som kategoriseras av SCB i så kallade SSYK koder). För att planera och genomföra nya stambanor krävs 90 av dessa yrkesgrupper. Det identifieras brist i 43 stycken av dessa och kvalificerad brist i 20 stycken. Bristerna uppstår på grund av att det finns för få i arbetsmarknaden och/eller att en mycket stor andel av en yrkesgrupp tas i anspråk. Inom

¹⁶ SWECO (2015). Kompetensbehov för byggande av infrastruktur längs Ostlänken
Internationella handelshögskolan i Jönköping (2016). När Götalandsbanan byggs
VTI (2020). Prognos över framtida kompetens- och resursbehov knutet till svensk infrastruktur för spårbunden trafik

¹⁷ Ramboll (2020). Nya Stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö

vissa yrkesgrupper finns det för få personer på den svenska arbetsmarknaden, men det bedöms kunna hanteras genom att leverantörer söker internationell personal. Otillräcklig tillgång kvarstår dock inom flera yrkesgrupper.

När konsekvenserna av den befarade problematiken har studerats på en övergripande nivå¹⁸, bekräftas att om inga åtgärder vidtas kommer en bristsituation uppstå de kommande tjugo åren. Redan idag råder brist på flera yrkesgrupper samtidigt som kommande infrastruktursatsningar ökar kraftigt. I studier med kvantitativa analyser och kvalitativa intervjuer framkommer tydligt att utbildningssystemet i Sverige med största sannolikhet inte kommer att kunna tillgodose det numerära behov av resurser som krävs för att klara av planläggning och genomförande av de infrastrukturprojekt som planeras. Detta beror bland annat på bristande attraktivitet och den offentliga resurstilldelningen till berörda utbildningar.

Konsekvenserna av brist på resurs och kompetens är svåröverblickbara och svåranalyserade men fyra övergripande konsekvenser har identifierats. Dessa är tidsförseningar, kostnadsökningar, icke ideala lösningar och nedprioritering av annan verksamhet.

1.6. Finansiering

Genomförandet av nya stambanor är komplext att hantera inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom möjligheten att flytta medel mellan år är mycket begränsad. Då nya stambanor utgör en betydande del av det totala anslaget får även små förskjutningar i framdrift och kostnad stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra objekt framåt. En annan finansiering, exempelvis genom lång- eller kortfristig lån, skulle underlätta hanteringen och samtidigt möjliggöra en snabbare utbyggnad och tidigare realisering av nyttoeffekter som ger ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet.

¹⁸ Ramboll (2020). Nya Stambanor mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö

**Indexuppräkning av taxa för prövning och
offentlig kontroll av livsmedel och foder**

5

KS.2021.0547

2022-01-25
Patrik Linder
+464362837
patrik.linder@eslov.se

Kommunstyrelsen

Förslag till beslut; Indexuppräknings av taxa för provning och offentlig kontroll av livsmedel och foder

Ärendebeskrivning

Kommuner och regioner får ta ut avgifter för tjänster och nyttigheter som de tillhandahåller. För tjänster eller nyttigheter som kommuner är skyldiga att tillhandahålla, får kommunen ta ut avgifter om det är särskilt föreskrivet. Sådant bemyndigande finns t.ex. i 27 kap. 1 § miljöbalken. Där föreskrivs bland annat att kommunfullmäktige får meddela föreskrifter om avgifter för en kommunal myndighets verksamhet med provning och tillsyn. Indexuppräknings av taxa för provning och offentlig kontroll av livsmedel och foder för 2022 behöver fastställas och miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår även att kommunfullmäktige ska ge dem rätten att årligen kunna räkna upp avgifterna utifrån prisindex för kommunal verksamhet på samma sätt som görs då det gäller taxa för tillsyn och provning enligt miljöbalken.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse. Indexuppräknings av befintlig taxa inom miljötillsyn och livsmedelskontroll

Taxa för provning och tillsyn enligt miljöbalken 2022

Taxa för provning och offentlig kontroll av livsmedel och foder 2022

Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens beslut § 203, 2021 Indexuppräknings av befintlig taxa inom miljötillsyn och livsmedelskontroll

Beredning

Timavgiften för livsmedelskontroll uppgår 2021 till 1 200 kr per timme. De fasta årsavgifter som debiteras utgår från timavgiften. En uppräknings med 2,1 % medför att timavgiften för livsmedelskontroll för 2022 blir 1 225 kr. För att underlätta processen framöver, föreslås att miljö- och samhällsbyggnadsnämnden får rätt att årligen justera de fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som finns publicerad på SKR:s hemsida avseende taxa för provning och offentlig kontroll inom livsmedel och foder.

Kommunledningskontoret har ingen avvikande åsikt i ärendet än miljö- och samhällsbyggnadsnämnden och föreslår kommunstyrelsen att föreslå för kommunfullmäktige enligt förslaget.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fastställa indexuppräknad timavgift till 1 225 kr avseende taxa för provning och offentlig kontroll inom livsmedel och foder, att gälla från och med den 1 mars 2022.
- Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att ge miljö- och samhällsbyggnadsnämnden rätten att för varje kalenderår (avgiftsår) besluta om att justera de antagna fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i prisindex för kommunal verksamhet som finns publicerad på SKR:s hemsida avseende taxa för provning och offentlig kontroll inom livsmedel och foder.

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Eva Hallberg
Kommundirektör

Patrik Linder
Avdelningschef för juridiska avd.

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

§ 203

MOS.2021.1023

Indexuppräknings av befintlig taxa inom miljötillsyn och livsmedelskontroll

Ärendebeskrivning

Taxan för provning och tillsyn enligt miljöbalken och taxa för provning och offentlig kontroll inom livsmedel och foder antogs med ny beräknad timavgift inför 2021 års verksamhetsplan.

Taxan för provning och tillsyn enligt miljöbalken anger att miljö- och samhällsbyggnadsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) besluta att justera de antagna fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som finns publicerad på SKR:s hemsida. Indexuppräknings av taxan för provning och offentlig kontroll inom livsmedel och foder ska beslutas av kommunfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Indexuppräknings av befintlig taxa inom miljötillsyn och livsmedelskontroll
- Taxa för provning och tillsyn enligt miljöbalken 2022
- Taxa för provning och offentlig kontroll av livsmedel och foder 2022

Beredning

Reviderad taxa för miljötillsyn och livsmedelskontroll togs fram till avgiftsåret 2021 baserad på 2021 års kostnader. Inför 2022 föreslås den indexuppräknings som PKV 2022 medför; +2,1 %

Timavgiften för miljötillsyn uppgår 2021 till 1 100 kr per timme. Timavgiften för livsmedelskontroll uppgår 2021 till 1 200 kr per timme. De fasta årsavgifter som debiteras utgår från timavgiften.

En uppräknings med 2,1 % medför att timavgiften för miljötillsyn 2022 uppgår till 1 123 kr och timavgiften för livsmedelskontroll 1 225 kr.

Beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden fastställer indexuppräknad timavgift till 1 123 kr avseende taxa för tillsyn och provning enligt miljöbalken, att gälla från och med den 1 januari 2022.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige:

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Miljö- och
samhällsbyggnadsnämnden

- att fastställa indexuppräknad timavgift till 1 225 kr avseende taxa för provning och offentlig kontroll inom livsmedel och foder, att gälla från och med den 1 mars 2022.
- att miljö- och samhällsbyggnadsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) besluta att justera de antagna fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som finns publicerad på SKR:s hemsida avseende taxa för provning och offentlig kontroll inom livsmedel och foder.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Miljöavdelningen

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

ESLÖVS KOMMUNS FÖRFATTNINGSSAMLING NR 25D

TAXA FÖR PRÖVNING OCH OFFENTLIG KONTROLL INOM LIVSMEDEL OCH
FODER

Antagen av kommunfullmäktige xxxx-xx-xx, att gälla från och med xxxx-xx-xx.

Inledande bestämmelser

1 § Denna taxa gäller avgifter för Eslövs kommuns kostnader för offentlig kontroll, provning och registrering enligt EU:s bestämmelser inom livsmedelsområdet, livsmedelslagen (2006:804) samt de författningar, inklusive förordning (2006:1166) om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel och vissa jordbruksprodukter, som meddelats med stöd av denna lagstiftning.

Enligt 3 § livsmedelslagen jämföras med livsmedel:

1. vatten, från och med den punkt där det tas in i vattenverken till den punkt där det tappas ur kran till konsument¹ och
2. snus och tuggtobak.

2 § Avgift enligt denna taxa tas ut för

1. registrering av anläggning
2. årlig offentlig kontroll
3. uppföljande kontroll som inte var planerad
4. utredning av klagomål
5. exportkontroll och utfärdande av exportintyg
6. importkontroll
7. offentlig kontroll i övrigt

3 § Avgift enligt denna taxa tas inte ut för handläggning som föranleds av att beslut enligt livsmedels- och foderlagstiftningen överklagas.

4 § Beslut om avgift eller nedsättning av avgift i enskilda fall fattas av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden efter handläggning.

Timavgift

5 § Vid tillämpningen av denna taxa är timavgiften 1 225 kronor per timme kontrolltid. Avgiftsuttag sker i förhållande till den kontrolltid som fastställts för en anläggning eller i förhållande till faktiskt nedlagd kontrolltid i varje ärende eller enligt de andra grunder som anges i taxan.

Med kontrolltid avses den sammanlagda tid som varje tjänsteman vid nämnden har använt för inläsning av ärendet, kontakter med parter, samråd med experter och myndigheter, inspektioner, revisioner, provtagning och kontroller i övrigt.

Om den sammanlagda kontrolltiden understiger en halv timme per år tas ingen timavgift ut. För inspektioner, mätningar och övrig offentlig kontroll eller annan offentlig verksamhet som utförs vardagar mellan klockan 19.00 och 07.00 lördagar, söndagar, julafton, nyårsafton, påskafton, trettondagsafton, midsommarafton och helgdagar, tas avgift ut med 1,5 gånger ordinarie timavgift.

¹ Där värdena skall iakttas enligt artikel 6 i rådets direktiv 98/83/EG av den 3 november 1998 om kvaliteten på dricksvatten, ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003

6 § Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden får för varje kalenderår (avgiftsår) besluta att höja de i denna taxa antagna fasta avgifterna och timavgifterna med den procentsats för det innevarande kalenderåret i Prisindex för kommunal verksamhet (PKV) som finns publicerad på SKR:s webbplats i oktober månad.

Avgift för registrering

7 § Den som anmäler en livsmedelsanläggning för registrering ska betala avgift för en timmes kontrolltid.

Årlig kontrollavgift

8 § För normal offentlig kontroll av en livsmedelsanläggning enligt 11 § livsmedelslagen (2006:804) ska en fast årlig kontrollavgift betalas.

Avgiftens storlek baseras på den kontrolltid miljö- och samhällsbyggnadsnämnden tilldelat eller beslutat för anläggningen och beräknas på det sätt som anges i bilaga 1.

Den årliga kontrollavgiften beräknas genom att kontrolltiden (timmar) multipliceras med timavgiften.

9 § Om en tillämpning av 7 § skulle medföra att kontrolltiden för en anläggning blir uppenbart oriktig i förhållande till det faktiska kontrollbehovet enligt nämndens riskbedömning, ska anläggningen istället tilldelas kontrolltid på grundval av nämndens bedömning av anläggningens kontrollbehov.

10 § Fast årlig avgift omfattar kalenderår och ska betalas i förskott. Den årliga avgiften ska betalas från och med det kalenderår då verksamheten påbörjas. Avgiften ska därefter betalas med helt avgiftsbelopp för varje helt kalenderår. För det kalenderår registrering skett faktureras den årliga kontrollavgiften i efterskott och beräknas som timavgift enligt 5 § och i förekommande fall enligt 15 §. Avgiften ska därefter betalas med helt avgiftsbelopp för varje påbörjat kalenderår.

Om anläggningen placeras i en annan avgiftsklass eller annars tilldelas en annan kontrolltid, ska den nya avgiften betalas från och med det följande kalenderåret.

Avgiftsskyldigheten upphör från och med det kalenderår som följer efter det år som verksamheten visat nämnden att verksamheten upphört.

11 § Den årliga kontrollavgiften ska betalas av den som äger eller innehar livsmedelsanläggningen (livsmedels- eller foderföretagaren) vid kalenderårets början.

Avgift för uppföljande kontroll och utredning av klagomål

12 § Livsmedelsföretagare ska för offentlig kontroll som ursprungligen inte var planerad och som har blivit nödvändig efter det att bristande efterlevnad upptäckts under en offentlig kontroll, och utförs för att bedöma omfattningen och konsekvenserna av denna bristande efterlevnad eller för att verifiera att korrigerande åtgärder har vidtagits, betala en avgift för nämndens nedlagda kontrolltid enligt § 5 och för de faktiska kostnaderna för provtagning och analys av prover.

Detsamma gäller för offentlig kontroll som föranleds av ett klagomål som leder till att bristande efterlevnad hos livsmedelsföretagaren kan bekräftas.

¹ Där värdena skall iakttas enligt artikel 6 i rådets direktiv 98/83/EG av den 3 november 1998 om kvaliteten på dricksvatten, ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003

Höjning eller nedsättning av avgift

12 § Om det finns särskilda skäl med hänsyn till en verksamhets art, omfattning, tillsynsbehov eller övriga omständigheter, får miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i ett enskilt ärende besluta ändra avgiften enligt denna taxa.

Avgift exportkontroll

13 § Livsmedelsföretagare ska utöver sådan kontrollavgift som avses i 7 § betala avgift till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden för sådan särskild offentlig kontroll, inklusive utfärdande av exportintyg, som föranleds av införselbestämmelser i tredje land.

Avgiften ska motsvara den faktiska kontrolltid som nämnden nedlagt i ärendet, beräknat enligt 5 §.

Avgift importkontroll

14 § Importör eller dennes ombud ska, utöver sådan kontrollavgift som avses i 7 §, betala avgift till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden för sådan särskild importkontroll som följer av förordningen (2006:812) om offentlig kontroll av livsmedel som importeras från ett tredje land och de EU-bestämmelser som förordningen kompletterar.

Avgiften ska motsvara den faktiska kontrolltid som nämnden nedlagt i ärendet, beräknat enligt 5 §, och nämndens faktiska kostnader för provtagning och analys av prover.

Avgiftens erläggande och verkställighet

15 § Betalning av avgift enligt denna taxa ska ske till Eslövs kommun genom dess miljö- och samhällsbyggnadsnämnd. Betalning ska ske inom tid som anges i beslutet om avgift eller faktura.

Överklaganden

Nämndens beslut om avgift överklagas till länsstyrelsen.

Ikraftträdande

Denna taxa träder i kraft den 1 mars 2021.

¹ Där värdena skall iakttas enligt artikel 6 i rådets direktiv 98/83/EG av den 3 november 1998 om kvaliteten på dricksvatten, ändrat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1882/2003

Tabellsamling

Tabell 1. Riskfaktor 1 - Restauranger och andra storhushåll, konditorier och caféer, livsmedelsbutiker.

	Verksamhet och typ av livsmedel	Exempel
Högrisk	- Bearbetning av rått kött, rått fjäderfä, eller opastöriserad mjölk (enskilda produkter eller del av sammansatta livsmedel) - Nedkylning	<i>Tillagning av maträtter från rått kött, grillning av kyckling, tillagning av kebab eller pizza med köttfärs, tillagning av kalvdans, pannkakor, ostkaka från opastöriserad mjölk. Nedkylning efter tillagning.</i>
Mellanrisk	- Beredning/bearbetning av vegetabilier - Bearbetning/beredning av bearbetade animaliska produkter, rå fisk, ägg* eller pastöriserad mjölk (enskilda produkter eller del av sammansatta livsmedel) - Beredning/styckning/malning av rått kött - Återuppvärmning - Varmhållning	<i>Tillverkning av sallad, uppskärning av grönsaker Tillverkning av pastasallad, smörgåsar, smörgåstårter, gräddtårter Tillagning av fiskrätter, tillverkning av sushi, gräddning av pannkakor eller våfflor, baserade på pulver och/eller pastöriserad mjölk, skivning av skinka, bitning av ost Marinering eller styckning av kött, malning av köttfärs Återuppvärmning med efterföljande servering Varmhållning med efterföljande servering, transport av varmhållna livsmedel för konsumtion på annan plats än där de tillagats, tillagning i centralkök följt av varmhållen transport till serveringskök</i>
Lågrisk	- Kylförvaring - Upptining - Manuell hantering av glass	<i>Försäljning av kylda livsmedel</i> <i>Försäljning av mjukglass, kulglass</i>
Mycket låg risk	- Bakning - Hantering av livsmedel som inte kräver kylförvaring - Hantering av frysta livsmedel - Uppvärmning av fryst, färdiglagad produkt	<i>Bakning av matbröd, hårt bröd eller torra kakor</i> <i>Försäljning av frukt, grönsaker eller godis</i> <i>Försäljning av förpackad glass</i> <i>Uppvärmning av frysta pizzabitar för direkt försäljning</i>

* pastöriserad äggmassa eller råa ägg producerade i Sverige, Finland eller Norge. Bearbetning av råa ägg från andra länder klassas som hög risk.

Tabell 2. Riskfaktor 1- Industriell tillverkning av livsmedel.

	Verksamhet och typ av livsmedel	Exempel
Högrisk	• Bearbetning av rått kött, rått fjäderfä eller opastöriserad mjölk (enskilda produkter eller del av sammansatta livsmedel) • Slakt • Konservering av animaliska eller vegetabiliska produkter • Groddning • Nedkylning	<i>Tillagning av maträtter från rått kött, tillverkning av fermenterad kory, falukorv, bacon, rökt skinka/kalkon, tillverkning av konsumtionsmjölk, ost, fil, smör, mjölkpulver från opastöriserad mjölk</i> <i>Tillverkning av hel eller halvkonserver</i> <i>Nedkylning efter tillagning</i>
Mellanrisk	• Beredning/bearbetning av vegetabilier • Bearbetning/beredning av bearbetade animaliska produkter, rå fisk*, ägg** eller pastöriserad mjölk (enskilda produkter eller del av sammansatta livsmedel) • Beredning/styckning/malning av rått kött • Äggpackeri med tvätt	<i>Förpackning av grönsaker i modifierad atmosfär</i> <i>Tillverkning av pastasallad, smörgåsar, smörgåstårter, gräddtårter Tillagning av fiskrätter, tillverkning av sushi, bitning av fisk, paketering av fisk, tillverkning av glass, fil, smör, ost, mjölkpulver från pastöriserade produkter (mjölk och ägg), skivning av skinka, bitning av ost, rivning av ost, injicering av ost</i> <i>Marinering eller styckning av kött, malning av köttfärs</i>
Lågrisk	• Infrysning och/eller blanchering • Tillverkning av sylt och marmelad • Tillverkning av kosttillskott	<i>Infrysning av rått kött, infrysning av rå fisk, blanchering och infrysning av grönsaker, infrysning av bär</i> <i>Tillverkning/förpackning av kosttillskott</i>
Mycket låg risk	• Bakning • Hantering av livsmedel som inte kräver kylförvaring • Äggpackeri utan tvätt • Tillverkning av förpackat vatten, öl, läsk, godis, strösocker, rostning av kaffe, malning av mjöl	<i>Bakning av matbröd eller torra kakor</i> <i>Tvättning av potatis, förpackning frukt och grönsaker</i>

* tillverkning av vakuumpackad gravad eller rökt fisk klassas som högrisk

** pastöriserad äggmassa eller råa ägg producerade i Sverige, Finland eller Norge. Bearbetning av råa ägg från andra länder klassas som hög risk.

Tabell 3. Riskfaktor 1- Grossister och distributionsföretag.

	Verksamhet och typ av livsmedel	Exempel
Högrisk	• -	<i>(exempel saknas inom denna kategori)</i>
Mellanrisk	• Hantering av varmhållna livsmedel	<i>Transport av varmhållna livsmedel</i>
Lågrisk	• Hantering av kylförvarade livsmedel	<i>Lagring eller transport av kylförvarade livsmedel</i>
Mycket låg risk	• Hantering av livsmedel som inte kräver kylförvaring • Hantering av frysta livsmedel	<i>Lagring eller transport av frukt och grönsaker Lagring eller transport av frysta livsmedel</i>

Tabell 4. Riskfaktor 1- Producenter och tillhandahållare av dricksvatten genom en distributionsanläggning

	Verksamhet och råvatten	Halter av mikroorganismer i råvattnet
Högrisk	• Vattenverk som försörjs av ytvatten eller ytvattenpåverkat grundvatten	<i>E. coli/Enterokocker: > 10 per 100 ml Koliforma bakterier: > 100 per 100 ml</i>
Mellanrisk	• Vattenverk som försörjs av ytvatten eller ytvattenpåverkat grundvatten	<i>E. coli/Enterokocker: ≤ 10 per 100 ml Koliforma bakterier: 1- 100 per 100 ml</i>
Lågrisk	• Vattenverk som försörjs av opåverkat grundvatten	<i>E. coli/Enterokocker: ej påvisad i 100 ml Koliforma bakterier: ej påvisad i 100 ml</i>
Mycket låg risk	• Distributionsanläggning • -	<i>(exempel saknas inom denna kategori)</i>

Tabell 5. Riskfaktor 2 - Mått på verksamhetens storlek för olika typer av produktion, riskfaktor 2 i riskmodulen

. Storlek	Konsumenter/portioner per dag	Antal sysselsatta (årsarbetskrafter)	Ton utgående produkt av animalier, vegetabilier och sammansatta livsmedel per år.	Ton mottagen mjölk per år	Distribuerat dricksvatten, m³ per dygn
a) Mycket stor	> 250 000	-	> 10 000	> 100 000	>100 000
b) Stor	> 25 000 – 250 000	> 30	> 1 000 - 10 000	> 10 000 - 100 000	>10 000 – 100 000
c) Mellan	> 2 500 – 25 000	>10 – 30	> 100 - 1 000	> 1000 - 10 000	>1000 – 10 000
d) Liten	> 250 – 2 500	>3 – 10	> 10 - 100	> 100 - 1000	>100 – 1000
e) Mycket liten (I)	> 80 – 250	>2 – 3	>3 - 10	>30 - 100	>10 - 100
f) Mycket liten (II)	> 25 – 80	>1 – 2	>1 - 3	>10 - 30	-
g) Ytterst liten	≤ 25	≤ 1	≤1	≤10	≤ 10

Tabell 6. Riskmodulen med dess fördelning av riskpoäng för olika riskfaktorer.

Risikfaktor 1 - Typ av verksamhet och livsmedel	Risikpoäng
a) Högrisk	45
b) Mellanrisk	35
c) Lågrisk	15
d) Mycket låg risk	5
Risikfaktor 2 - Produktionens storlek	Risikpoäng
a) Mycket stor	55
b) Stor	45
c) Mellan	35
d) Liten	25
e) Mycket liten (I)	15
f) Mycket liten (II)	10
g) Ytterst liten	5
Risikfaktor 3 - Konsumentgrupper	Risikpoäng
Producera livsmedel till känsliga konsumentgrupper	10
Summa:	

Tabell 7. Riskklasser, riskpoäng och den tid som ges enligt riskmodulen. Tiden anges i timmar

. Riskklass	Risikpoäng	Risikmodulens tid
1	≥ 100	26
2	90	20
3	80	14
4	70	10
5	60 – 65	6
6	55	4
7	35-50	2
8	≤ 30	1

Tabell 8. Kontrolltidstillägg i timmar, exempel på orsak till kontrollbehov och storleksfördelning. Storleksbeteckningen härleder till tabell 5. Begreppen i tabellen förklaras i kapitel 3

. Orsak till kontrollbehov vid anläggningen	Storlek (se tabell 5)	Kontrolltidstillägg (timmar)	Exempel
Utformar märkning samt märker/förpackar livsmedel	a - mycket stor,	8	• Industri utan huvudkontor • Importör som översätter märkning • Butik med egen tillverkning (t.ex. matlådor)
	b - stor		
	c - mellan,	6	
	d - liten		
Utformar inte märkning men märker/förpackar inte livsmedel	e - mycket liten (I),f	2	• Huvudkontor • Importörer som tar in färdigmärkta livsmedel • Matmäklare
	- mycket liten (II),g		
	- ytterst liten		
	Oberoende	*	
Utformar presentation men märker/förpackar inte livsmedel	a - mycket stor,	4	• Legotillverkning av livsmedel på uppdrag av annan livsmedels-företagare • Livsmedelsföretagare som tillverkar ett livsmedel men som får färdigt märkningsunderlag från ett huvudkontor • Butik med egen tillverkning men med centralt styrd märkning (grillad kyckling/ bake off bröd)
	b - stor		
	c - mellan,	3	
	d - liten		
Utformar inte presentation och märker/förpackar inte	e - mycket liten (I),f	1	• Fristående restauranger • Cateringverksamhet
	- mycket liten (II),g		
	- ytterst liten		
	Oberoende	0	
Utformar presentation och märker/förpackar inte livsmedel	a - mycket stor,	4	• Butik med enbart förpackade livsmedel • Franchiserestauranger • Skola med centralt framtagna matsedel • Kyl- och fryshus
	b - stor		
	c - mellan,	3	
	d - liten		
Utformar inte presentation och märker/förpackar inte livsmedel	e - mycket liten (I),f	1	• Fristående restauranger • Cateringverksamhet
	- mycket liten (II),g		
	- ytterst liten		
	Oberoende	0	

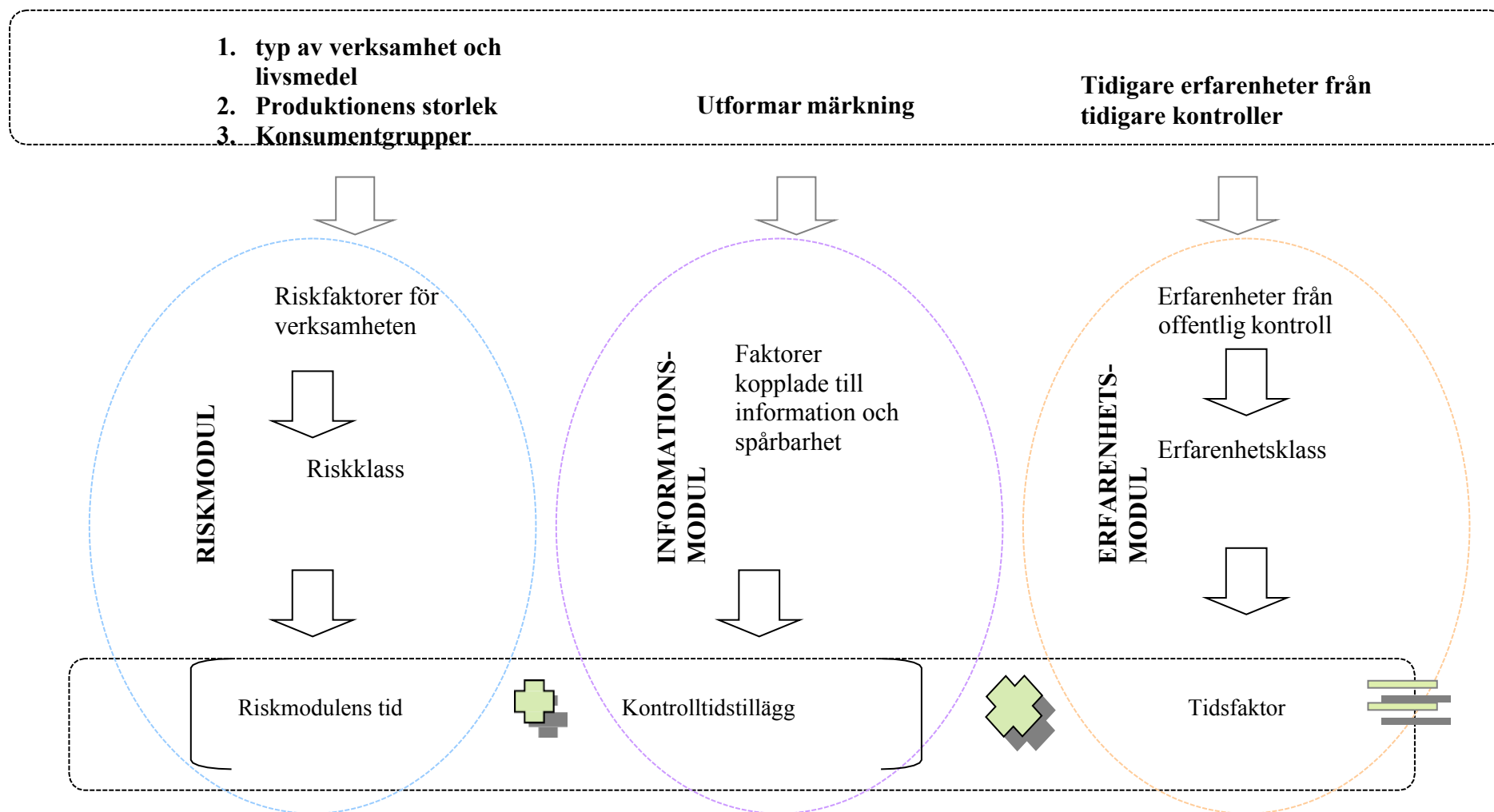
* Kontrolltiden anpassas efter behov. Behovet baseras på bland annat hur många olika typer av produktgrupper och storlek på sortiment livsmedelsföretagaren har. Se avsnittet om importörer, huvudkontor, matmäklare och liknande livsmedelsföretag nedan.

Tabell 9. Erfarenhetsmodulen. Tabellen beskriver de kriterier som ska beaktas vid inplacering i erfarenhetsklass

. Erfarenhetsklass	Kontrollhistoria/erfarenhet från kontrollen och rådande situation vid anläggningen
A	Myndigheten bedömer att anläggningen har så bra förfaranden för att producera säkra livsmedel att kontrollen och därmed frekvensen kan minskas. • Kriterier: • Kontrollmyndigheten har granskat stora delar av företagets förfaranden för att producera säkra livsmedel. Förfarandena är väl implementerade i verksamheten och myndigheten har genom verifierande kontroller konstaterat att det följs. Livsmedelsföretagaren arbetar för att tidigt själv upptäcka brister i systemet och i verksamheten. Åtgärder vidtas omgående då brister upptäcks. • Myndigheten har endast noterat någon enstaka avvikelse eller ett fåtal mindre brister (iakttagelser) vid kontroll på anläggningen. Livsmedelsföretagaren åtgärdar detta omgående då myndigheten påpekar detta. Avvikelserna är inte återkommande.
B	Normalläget. Alla nya anläggningar placeras i erfarenhetsklass B. Kriterier: • Livsmedelsföretagarens egna förfaranden för att producera säkra livsmedel bedöms fungera trots mindre brister. Vid verifierande kontroller visar det sig att systemet trots allt fungerar bra i praktiken och har bra effekt. • Myndigheten noterar några avvikelser vid kontrollen, och livsmedelsföretagaren åtgärdar det kontrollmyndigheten har noterat och påpekat.
C	Myndigheten bedömer att anläggningen har så stora brister i sina förfaranden för att producera säkra livsmedel att de inte fungerar i praktiken och inte ger den effekt som behövs, varför den offentliga kontrollen måste förstärkas. Om en sanktion har utfärdats har den föranletts av mycket allvarliga avvikelser eller så har upprepade avvikelser inte åtgärdats. Har en sanktion utfärdats kommer ytterligare kontrollinsatser att behövs. Behovet av planerad kontroll ökar därför på den anläggningen. Kriterier • Beslut om sanktion t.ex. föreläggande har fattats grundat på att livsmedelsföretagaren inte uppfyller livsmedelslagstiftningens krav. • Ett flertal avvikelser har noterats, företaget saknar förfaranden för att producera säkra livsmedel eller så följs de inte. Extra kontroll har utförts, några av avvikelserna är kvarstående. Livsmedelsföretagaren åtgärdar inte de brister myndigheten noterat och påpekat.

Tabell 10: Erfarenhetsklassens tidsfaktor. Erfarenhetsklass B är normalläget och det är jämfört med denna tid som erfarenhetsklassens tidsfaktor används. Se även figur 1

Erfarenhetsklass	A	B	C
Tidsfaktor	0,5	1	1,5



**Antagande av prissättning för fastigheterna
Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8,
villatomter på Långåkra, Eslövs kommun**

6

KS.2021.0094

Alice Petersson
+4641362334
alice.petersson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Förslag att anta prissättning för fastigheterna Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8, villatomter på Långåkra

Ärendebeskrivning

I västra Eslöv pågår arbetet med det nya bostadsområdet Långåkra. 20 stycken fastigheter har avstyckats för att säljas som villatomter genom den kommunala tomtkön. Inför försäljningen har fastigheterna värderats.

Beslutsunderlag

- Förslag till prissättning för Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8
- Värdeutlåtanden för Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8

Beredning

Försäljningspriserna ska motsvara fastigheternas marknadsvärde, det vill säga det mest sannolika priset fastigheterna skulle säljas för på en öppen marknad. På uppdrag av Kommunledningskontoret har Värderingsbyrån gjort marknadsvärderingar för Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8. Marknadsvärdena redovisas i ett värdeutlåtande för respektive fastighet. Marknadsvärdena är beräknade med hjälp av ortsprismetoden. Fastighetsbildning är genomförd.

I priset ingår inte anslutningsavgifter för el, bredband, vatten- och avloppsanläggningar med mera. I priset ingår inte avgift för nybyggnadskarta och planavgift. Planavgift tas ut i samband med bygglovsavgiften. Kommunen beställer nybyggnadskartor men den som köper aktuell fastighet faktureras för kostnaden.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen föreslår att Kommunfullmäktige antar prissättningen för Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 samt Paprikan 1-8.

Beslutet skickas till
Kommunledningskontoret

Eva Hallberg
Kommundirektör

Katarina Borgstrand
Chef Tillväxtavdelningen

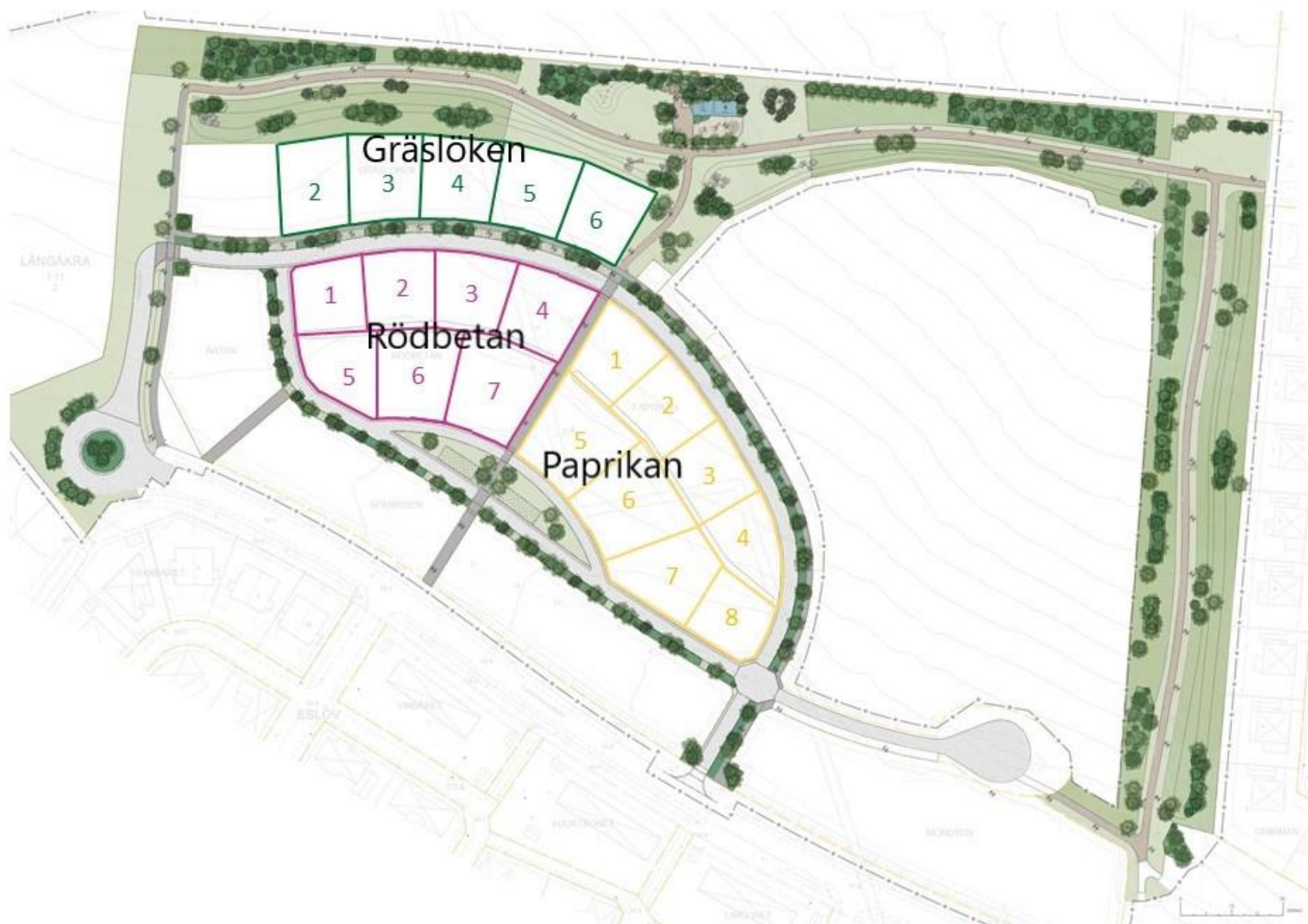
Förslag till prissättning för Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8

27 (395)

FASTIGHET	GRÄSLÖKEN 2	GRÄSLÖKEN 3	GRÄSLÖKEN 4	GRÄSLÖKEN 5	GRÄSLÖKEN 6
STORLEK (KVM)	793	773	792	781	748
PRIS (KR)	847 000	840 000	847 000	843 000	831 000

FASTIGHET	RÖDBETAN 1	RÖDBETAN 2	RÖDBETAN 3	RÖDBETAN 4	RÖDBETAN 5	RÖDBETAN 6	RÖDBETAN 7
STORLEK (KVM)	654	675	668	776	635	901	986
PRIS (KR)	798 000	806 000	803 000	841 000	792 000	885 000	915 000

FASTIGHET	PAPRIKAN 1	PAPRIKAN 2	PAPRIKAN 3	PAPRIKAN 4	PAPRIKAN 5	PAPRIKAN 6	PAPRIKAN 7	PAPRIKAN 8
STORLEK (KVM)	691	739	697	632	1014	1047	845	631
PRIS (KR)	811 000	828 000	813 000	791 000	924 000	936 000	865 000	790 000



VÄRDEUTLÅTANDE
för småhustomter
i området Långåkra
i Eslövs kommun



VÄRDERINGSBYRÅN

Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

1 Uppdrag

Värderingsobjekt och uppdragsgivare

Värderingsbyrån har av Eslövs kommun erhållit uppdraget att bedöma värdet av småhustomter belägna i området Långåkra (se kartor och detaljplan).

Värderingen syftar bl.a. till att ligga till grund för strategiska beslut och avser värdet av tomterna. Med marknadsvärde avses det mest sannolika priset vid en normal försäljning på den öppna marknaden.

Värdetidpunkt

Värdetidpunkten är januari månad år 2022.

Förutsättningar

Värderingsbyrån ikläder sig ej ansvar för oriktiga värdebedömningar orsakade av att felaktigt lämnade sakuppgifter, som lagts till grund för värdebedömningen, är oriktiga eller ofullständiga. Se bilaga.

Fastighetsbeskrivningen avser endast ge en översiktlig information av värderingsobjektet. Besiktningen/inventeringen har ingen självständig betydelse utan syftar endast till att ge underlag för marknadsvärdebedömningen.

Vidare åligger det en eventuell köpare att själv bilda sig en uppfattning om mark, sammansättning, gränser mm. Utlåtandet fritar således inte en köpare i något avseende från dennes undersökningsplikt eller en säljare från dennes upplysningsplikt enligt JB 4:19.

Med marknadsvärde avses det mest sannolika priset för en fastighet om den utlyses på den öppna marknaden vid en viss angiven värdetidpunkt. Ett marknadsvärde kan aldrig bestämmas, endast bedömas.

2 Underlag

Besiktning

En översiktlig besiktning har utförts av objektens läge.

Övriga underlag

- Offentliga källor
- Uppgifter från uppdragsgivare

Någon mer ingående kontroll än en ren rimlighetskontroll av de lämnade uppgifterna har ej utförts och det ligger ej heller inom ramen för uppdraget.

3 Allmänna uppgifter

Värderingsobjekt	Gräslöken 2-6, Rödbetan 1-7 och Paprikan 1-8
Typ av objekt	Småhustomter
Läge	Västra delen av Eslöv
Kommun	Eslöv

4 Beskrivning av värderingsobjektet

Läge, areal

Värderingsobjekten är belägna i Eslöv. Kommunal och kommersiell service finns på relativt nära avstånd. Den omgivande bebyggelsen i närområdet utgörs av bostadsbebyggelse, såväl villor som mindre hyreshus.

Nuvarande förhållanden

De aktuella tomterna är idag obebyggda. För området gäller ny detaljplan.

Ny detaljplan

För området har en ny detaljplan tagits fram. För det aktuella området och tomterna är det tänkt att uppföras bostäder av typen enbostadshus. Se bilaga 3.

Bebyggelsens utformning är inte helt fastställd men bostäderna kommer troligen att uppföras till max 2 våningars höjd och omfatta fristående bostäder.

För att exploatera området krävs iordningsställande. Marken är idag obebyggd. Tomterna är avstyckade men i övrigt är marken i princip åkermark.

5 Värdering

Allmänt

Fastigheterna/ marken bedöms ha ett gott läge för bostadsändamål i orten. Marken ligger i anslutning till ett redan bebyggt område och det är relativt nära till centrum och service.

Markens värde ska bedömas utifrån värdet av de byggrätter som uppkommer på resp. tomt. Värdet av en byggrätt varierar beroende på vilken typ av bebyggelse som tillåts på tomten. Byggrättens värde kan uttryckas i kronor per kvadratmeter tomtmark eller kronor per kvadratmeter byggrätt BTA (bruttoarea, dvs runt 20% över boarean). I det här fallet avses tomten att bebyggas med bostadshus – enbostadshus. Jämförelser har i det här fallet skett med liknande bebyggelse. Med hänsyn till att antalet köp är begränsat och att köpen avser delvis olika typer av fastigheter, har emellertid flera typer av tomtmarksköp undersökts i Eslöv och omkringliggande kommuner. I det här fallet bedöms den mest lämpliga metoden för värderingen vara att använda ortsprismetoden, dvs jämförelser för liknande försålda objekt.

Ortsprismetod

Köp småhustomter

Priser för småhustomter har studerats i Eslöv, Marieholm, Teckomatorp, Stehag, Södra Sandby, Höör och Hörby tätorter.

Spridningen geografiskt och de olika orternas belägenhet har valts för att få ett större urval och för att visa på vissa skillnader mellan tätorterna.

Jämförelsen mellan tätorterna visar dels på att vissa orter är ganska lika i prisnivåer, men även att priserna skiljer sig åt beroende på vem som är säljare.

Eslövs tätort

I Eslöv har påträffats drygt 10 köp. Merparten av tomterna har sålts i grannområdet, främst i kvarteret Tranbäret. De flesta av fastigheterna har sålts av kommunen. Tomtytorna ligger i huvudsak mellan 500-1000 kvm. För de senaste årens köp ligger prisnivån på ca 700 kr/kvm tomtyta.

Marieholms tätort

I Marieholm har påträffats drygt 10 köp. Merparten av tomterna har sålts i det nyare området söder om järnvägen. De flesta av fastigheterna har sålts av kommunen. Tomtytorna ligger i flertalet av köpen runt 1000 kvm. För de senaste årens köp ligger prisnivån på ca 300 kr/kvm tomtyta.

Stehags tätort

I Stehag har ett stort antal nya tomter sålts. Samtliga tomter har sålts i ett nytt område söder om Stehag. Nästan samtliga tomter har sålts av ett fastighetsbolag. Tomtytorna är något varierande men ligger i huvudsak mellan 700-1100 kvm. Vissa köp bedöms kunna delas i flera tomter. För de senaste årens köp ligger prisnivån på ca 400-600 kr/kvm tomtyta.

Teckomatorps tätort

I Teckomatorp har ett ganska stort antal nya tomter sålts. Tomterna ligger ganska spritt i orten och har sålts av såväl kommun som privatpersoner. Tomtytorna är något varierande men ligger i huvudsak mellan 700-900 kvm. För de senaste årens köp ligger prisnivån på ca 300-400 kr/kvm tomtyta.

Södra Sandby tätort

I Södra Sandby har ett större antal nya tomter sålts. Tomterna ligger i det nya området i östra delen av tätorten. Tomterna har till största del sålts av exploateringsföretag. Tomtytorna är något varierande men ligger i huvudsak mellan 650-800 kvm. För de senaste årens köp ligger prisnivån på ca 1200-2000 kr/kvm tomtyta.

Höörs tätort

I Höör har ett större antal nya tomter sålts. Merparten av tomterna har sålts i de västra delarna av tätorten. Försäljningarna har skett av såväl kommun, husföretag och privatpersoner. Prisinivåerna är därför något blandade. Troligen har vissa större tomter sålts för mindre flerbostadshus/marklägenheter. Tomtytorna är därför något varierande. För tomter som ej sålts av husföretag ligger priserna i huvudsak mellan 400-600 kr/kvm.

Hörby tätort

I Hörby har ganska få tomter sålts. Nästan samtliga av tomterna har sålts i de östra delarna av tätorten. Försäljningarna har skett av kommun. Prisinivåerna ligger runt 500 kr/kvm. Tomtytorna är generellt över 1000 kvm.

Resultat av jämförelsen

Tomtpriserna i Mariefeld och Teckomatorp är i stort sett likartade, ca 300-400 kr/kvm för tomter under eller omkring 1000 kvm.

Stehag, Höör och Hörby har liknande prisnivåer, mellan ca 400-600 kr/kvm. En viss blandning finns här av säljare, där samtliga tomter i Stehag har sålts av fastighetsbolag, så gott som samtliga i Hörby av kommunen och i Höör både av kommun och privata aktörer.

Tomter sålda i Eslöv har till största del skett av kommunen. Nivåer runt 700 kr/kvm.

Södra Sandby ligger betydligt över priserna ovan med knappt dubbla priserna jämfört med Eslöv.

Eslövs tätort bedöms vara bättre än t.ex. Höör och Hörby sett till prisnivåer. Södra Sandby bedöms lägesmässigt ligga på en högre nivå prismässigt än de andra jämförda orterna.

Taxeringsnivåer

För Eslövs tätort finns ett par olika värdenivåer för småhus, dels centrala delar och dels västra och östra delen. För den västra delen (område 1285016) ligger riktvärdet för en normaltomt om 800 kvm på 650 000 kronor. Detta avser då en tomt ansluten till

Tomter Eslöv

kommunalt vatten och avlopp. För mindre resp. större tomter varierar riktvärdet uppåt och nedåt något. Saknar tomten vatten och avlopp sker även justering för detta.

För den minsta av de aktuella tomterna på 635 kvm ger detta ett taxeringsvärde med vatten och avlopp om 613 000 kronor. Utan VA fås ett taxeringsvärde om 483 000 kr. För den största av de aktuella tomterna på 1047 kvm ger detta ett taxeringsvärde med vatten och avlopp om 704 000 kronor. Utan VA fås ett taxeringsvärde om 574 000 kr.

Aktuella tomter

De aktuella tomterna i de olika kvarteren har följande tomtytor.

Tomt	Tomtyta	Exploateringsgrad av tomtytan, 25%
Gräslöken 2	793 kvm	198 kvm
Gräslöken 3	773 kvm	193 kvm
Gräslöken 4	792 kvm	198 kvm
Gräslöken 5	781 kvm	195 kvm
Gräslöken 6	748 kvm	187 kvm
Rödbetan 1	654 kvm	163 kvm
Rödbetan 2	675 kvm	169 kvm
Rödbetan 3	668 kvm	167 kvm
Rödbetan 4	776 kvm	194 kvm
Rödbetan 5	635 kvm	159 kvm
Rödbetan 6	901 kvm	225 kvm
Rödbetan 7	986 kvm	246 kvm
Paprikan 1	691 kvm	173 kvm
Paprikan 2	739 kvm	185 kvm
Paprikan 3	697 kvm	174 kvm
Paprikan 4	632 kvm	158 kvm
Paprikan 5	1014 kvm	253 kvm
Paprikan 6	1047 kvm	262 kvm
Paprikan 7	845 kvm	211 kvm
Paprikan 8	631 kvm	158 kvm

För tomterna ovan ska inte anslutningar till el, vatten, avlopp eller bredband ingå. I övrigt förutsätts att anslutningar till ovanstående kan ske, samt att vägar inom området iordningställs utmed och fram till de olika tomterna.

Planförhållanden för tomterna

Gräslöken

Inom detta kvarter får tomterna bebyggas med bostäder om 1-2 våningar. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Ej valmat tak. Viss färg på fasaden. Ej källare.

Rödbetan

Inom detta kvarter får tomterna bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare.

Tomter Eslöv

Paprikan

Inom detta kvarter får tomterna bebyggas med bostäder om 1 våning. Längsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare.

Sammantaget

För de olika kvarteren ska bebyggas bostäder med viss färgsättning och utan källare. Exploateringsgraden i förhållande till tomtytan är den samma för tomterna, men i kvarteret Gräslöken kan bebyggelse ske i 2 våningar.

Den möjliga exploateringsgraden skiljer mellan tomterna, från ca 158 till 262 kvm, vilket är en ganska betydande skillnad. Tomter med minst exploateringsgrad är hörntomter. Sett till att exploateringsgraden ändå medger en minsta yta om 158 kvm och en största om 262 kvm är det inte troligt att detta kommer att utnyttjas fullt ut, då byggnadernas tillåtna storlek ändå kommer att bli rejält tilltagna.

Det bedöms emellertid som rimligt att anta att större tomter kommer få ett högre pris än mindre tomter.

Värdeskillnader mellan tomter

Enligt ovan ligger den möjliga byggrätten för tomterna inom intervallet 158-262 kvm. Normalstorleken för nyare, uppförda bostadshus ligger runt 150 kvm (avser mellersta och västra Skåne). Det fåtal nyare småhus som sålts i Eslövs tätort under senare år har en snittyta om ca 135 kvm. Skillnaden av tomtstorlek/exploateringsgrad mellan tomterna har mindre betydelse så länge som ett "normalstort" bostadshus kan uppföras. Värdet av en stor tomt blir därför inte påtagligt högre så länge som möjlighet finns att uppföra ett bostadshus i rimlig storlek. De överstora tomterna i materialet får därför ett högre värde, men endast marginellt sett, eftersom byggrätten bedöms vara väl tillgodosedd.

I taxeringen används för aktuellt värdeområde en normaltomt om 800 kvm och ett korrigeringsbelopp om 220 kr/kvm för tomter som över- eller understiger normaltomten. En tomt om 600 kvm erhåller då ett taxeringsvärde om 604 000 kr och en tomt om 1000 kvm erhåller ett taxeringsvärde om 694 000 kronor – dvs 46 000 kr mer eller mindre – vilket baseras på normaltomtens värde om 650 000 kr.

Eftersom tomterna i det aktuella området är relativt lika sett till läge, samt möjlig och trolig framtida bebyggelse, bör det vara rimligt att utgå från liknande premisser som i taxeringen. Rimligtvis borde den genomsnittliga bebyggelsen för tomterna i området kunna ha en boarea om ca 150 kvm. Genomsnittlig exploateringsgrad för tomterna ligger på ca 193 kvm, vilket bedöms vara väl tilltaget även om detta då avser byggnadsarea/bruttoarea.

Värde av en genomsnittlig tomt i området

Enligt ovan har tomtpriser i flera orter studerats. Mindre hänsyn tas till orter som Teckomatorp och Marieholm, då dessa bedöms som betydligt sämre än aktuellt område i Eslöv. Enstaka tomter har sålts i Eslöv, men även ett större antal i Stehag, Höör och Hörby tätort. Dessa 3 orter bedöms som sämre än Eslöv, dels sett till tomtpriser och taxeringsnivåer, men även utifrån priser på bebyggda småhusfastigheter. Södra Sandby bedöms å andra sidan ha prisnivåer som avviker alltför mycket uppåt av samma orsaker som ovan. Som jämförelseobjekt är dock samtliga orter till viss del vara relevanta.

Tomter Eslöv

Utgångspunkter

Vid åsättande av tomtpriser sker utgångspunkt från en tomt om 800 kvm. Utifrån de prisnoteringar som erhållits från de olika orterna i jämförelsematerialet, bedöms ett rimligt värde för en tomt i aktuellt område med en areal om 800 kvm till ca 850 000 kronor. För tomter större eller mindre än 800 kvm sker en höjning av värdet.

Värdet om 850 000 kronor baseras på noterade tomtpriser dels i Eslöv och dels i Höör, Hörby, Stehag och Södra Sandby, eftersom prismaterialet i enbart Eslövs tätort är ganska svagt. Vidare har bedömningen skett att Eslöv har en högre värdenivå än Höör och Hörby, samt att Södra Sandby har en högre värdenivå än Eslöv.

Då utgångspunkt sker från en tomtyta om 800 kvm bedöms sammantaget en nivå om 850 000 kronor ligga på en relativt rimlig nivå sett till noterade priser i orterna. Detta ger då ett värde om ca 1062 kronor per kvm tomtyta.

För tomter som är större eller mindre än 800 kvm bör justering ske. Även här har priser för olika tomtstorlekar i orterna ovan studerats. Skillnaden i priser är inte jämnt fördelade sett till tomternas storlekar, men sammantaget bedöms ett korrigerat värde för tomtstorleken (marginalvärde) kunna ligga på ca 350 kr/kvm. Detta innebär att värdet justeras med 350 kr/kvm för tomter som har större eller mindre yta än 800 kvm. En lägre eller högre nivå än 350 kr/kvm bedöms ge för små eller för stora skillnader, då det huvudsakliga värdet av tomten redan finns avseende byggrätten.

Redovisning

Värdet av de olika tomterna i det aktuella området redovisas i enskilda värdeutlåtanden som baseras på ovanstående bedömningar.

Se enskilda värdeutlåtanden

2022-01-11

Värderingsbyrå AB


Stefan Nilsson**AUKTORISERAD
FASTIGHETSVÄRDERARE**

SAMHÄLLSBYGGARNA

Bilaga 1:	Kartor, plan mm
Bilaga 2:	Ortsprismaterial för olika orter
Bilaga	Villkor för värdeutlåtande

[illegible]



Försålda tomter i Eslövs tätort

Fastighet	Adress	Köpedatum	Pris Tkr	Kr/Kvm	K/T	TotalAreal
LÅNGÅKRA 1:13	Långåkra 113	2020-11-12	1 290	646	2,26	1 997
TRÄSKOFIOLEN 7	"Adress saknas"	2020-03-02	700	524	0,00	1 334
TRANBÄRET 4	Olvongatan 10	2020-01-14	650	1 003	1,86	648
TRANBÄRET 5	Olvongatan 8	2019-10-15	650	838	1,74	776
TRANBÄRET 2	Olvongatan 14	2019-04-05	600	969	1,74	619
TRANBÄRET 9	Olvongatan 4	2019-03-20	525	707		743
TRANBÄRET 3	Olvongatan 12	2019-03-06	605	984	1,22	615
TRANBÄRET 8	Olvongatan 6	2019-03-01	620	767		808
TRANBÄRET 10	Olvongatan 2	2019-03-01	465	743		626
TRANBÄRET 1	Olvongatan 16	2018-11-12	600	980	1,74	612
HALLONET 11	Persikogatan 3	2017-09-29	387	494		784
KRUSBÄRET 1	Flädersgatan 5	2017-01-23	381	535		694

Försålda tomter i Marieholms tätort

Fastighet	Adress	Köpedatum	Pris Tkr	Kr/Kvm	K/T	TotalAreal
ÅKARP 29:15	Nygatan 22	2020-02-28	180	317	1,55	568
ÅKARP 4:38	Kvarngatan 41	2018-10-05	250	321		778
SIBBARP 2:115	"Adress saknas"	2018-08-28	375	382		981
ÅKARP 3:28	Klaragatan 6	2018-06-15	213	204		1 044
ÅKARP 3:23	Klaragatan 16	2018-04-30	207	215		962
ÅKARP 4:113	Kvarngatan 13	2018-01-01	209	212		992
ÅKARP 3:30	Klaragatan 5	2017-08-02	192	259		740
ÅKARP 3:27	Klaragatan 8	2017-06-13	213	204		1 044
ÅKARP 4:38	Kvarngatan 41	2017-04-10	100	129		778
ÅKARP 3:26	Klaragatan 10	2017-01-17	213	204		1 044

Försålda tomter i Stehags tätort

Fastighet	Adress	Köpedatum	Pris Tkr	Kr/Kvm	K/T	TotalAreal
STEHAG 5:87	Klörevägen 5	2020-10-12	504	338	1,17	1 489
STEHAG 5:88	Klörevägen 7	2020-10-12	503	443	1,29	1 136
STEHAG 5:109	Klörevägen 12	2020-10-01	650	610	1,71	1 065
STEHAG 5:115	Klörevägen 16	2020-09-17	493	537	1,35	918
STEHAG 5:114	Klörevägen 14	2020-09-14	457	530	1,38	862
STEHAG 5:113	Linvägen 3	2020-09-02	417	461	1,15	904
STEHAG 5:112	Linvägen 5	2020-09-02	455	540	1,28	843
STEHAG 5:89	Klörevägen 9	2020-07-28	492	446	1,27	1 104
STEHAG 5:79	Kornvägen 16	2020-07-26	427	421	1,14	1 015
STEHAG 5:82	Rapsvägen 21	2020-07-08	435	412	1,14	1 056
STEHAG 5:85	Kornvägen 13	2020-05-28	417	333	1,03	1 251
STEHAG 5:92	Klörevägen 15	2020-05-28	473	412	1,21	1 148
STEHAG 5:93	Klörevägen 17	2020-05-28	492	456	1,28	1 079
STEHAG 5:23	Vetegatan 3	2020-05-28	365	505	1,07	723
STEHAG 5:116	Linvägen 9	2020-05-08	426	461	1,17	924
STEHAG 5:117	Linvägen 7	2020-04-20	507	470	1,32	1 078
STEHAG 5:100	Linvägen 22	2020-03-16	584	840	1,73	695
STEHAG 5:74	Kornvägen 6	2020-02-15	642	409	1,45	1 569
STEHAG 5:101	Linvägen 20	2019-10-04	653	798	0,00	818
STEHAG 5:23	Vetegatan 3	2019-09-04	365	505	1,07	723
STEHAG 5:94	Klörevägen 19	2019-09-03	508	593		857
STEHAG 5:48	Rågvägen 13	2019-09-02	392	502		781
STEHAG 5:90	Klörevägen 11	2019-08-02	500	442		1 130
STEHAG 5:44	Rågvägen 5	2019-07-11	365	427	1,03	855
STEHAG 5:46	Rågvägen 9	2019-07-09	376	472	1,08	797
STEHAG 5:84	Kornvägen 11	2019-06-25	539	382	1,27	1 410
STEHAG 5:110	Klörevägen 10	2019-06-13	499	440		1 134
STEHAG 5:81	Rapsvägen 19	2019-06-10	524	545	1,42	962
STEHAG 5:97	Klörevägen 22	2019-05-09	551	620		888
STEHAG 5:47	Rågvägen 11	2019-05-09	372	482		772
STEHAG 5:99	Klörevägen 18	2019-05-03	576	589		978
STEHAG 5:40	Vetegatan 6	2019-01-11	339	375		905
STEHAG 5:38	Vetegatan 10	2019-01-11	328	397		826

Försålda tomter i Teckomatorps tätort

Fastighet	Adress	Köpedatum	Pris Tkr	Kr/Kvm	K/T	TotalAreal
TECKOMATORP 15:4	Västergatan 10	2021-10-01	450	371	1,62	1 212
TECKOMATORP 16:32	Portgatan 12	2021-07-01	350	320	1,22	1 094
TECKOMATORP 7:8	Mejerigatan 3	2020-03-27	125	151	0,93	829
TECKOMATORP 15:4	Västergatan 10	2020-01-30	400	330	1,44	1 212
TECKOMATORP 7:26	Mejerigatan 13	2019-09-25	232	322	1,90	721
TECKOMATORP 7:8	Mejerigatan 3	2019-08-20	120	145	0,89	829
TECKOMATORP 7:28	Garvaregatan 11	2019-05-29	294	313	1,99	939
TECKOMATORP 7:25	Mejerigatan 11	2018-11-01	226	323	0,00	699
TECKOMATORP 7:25	Mejerigatan 11	2018-09-18	106	152		699
TECKOMATORP 7:32	Garvaregatan 14	2018-06-29	241	321		750
TECKOMATORP 7:8	Mejerigatan 3	2017-12-29	120	145		829
TECKOMATORP 7:51	Mejerigatan 29	2017-12-21	260	311		836
TECKOMATORP 7:29	Garvaregatan 13	2017-12-21	266	311		856
TECKOMATORP 7:30	Garvaregatan 15	2017-08-01	281	309		909
TECKOMATORP 7:36	Mejerigatan 30	2017-03-30	188	326		576
TECKOMATORP 7:34	Mejerigatan 34	2017-03-30	197	323		610
TECKOMATORP 7:37	Mejerigatan 28	2017-03-30	188	326		576
TECKOMATORP 7:35	Mejerigatan 32	2017-03-30	188	326		576
TECKOMATORP 7:25	Mejerigatan 11	2017-02-10	104	149		699

Försålda tomter i Södra Sandby tätort

Fastighet	Adress	Köpedatum	Pris Tkr	Kr/Kvm	K/T	TotalAreal
DVÄRGTALLEN 1	"Adress saknas"	2020-02-13	1 500	1 250	1,96	1 200
BLODBOKEN 5	Blodboksvägen 53	2019-04-05	1 800	2 394		752
BLODBOKEN 2	Blodboksvägen 47	2019-01-10	1 750	2 340		748
AVENBOKEN 9	Avenboksvägen 10	2018-11-23	1 125	1 635	1,76	688
AVENBOKEN 4	Oxelvägen 25	2018-11-15	1 500	2 177		689
BLODBOKEN 3	Blodboksvägen 49	2018-10-03	1 175	1 571	1,67	748
FÅGELBÄRET 2	Avenboksvägen 4	2018-10-01	1 420	1 153		1 232
BLODBOKEN 5	Blodboksvägen 53	2018-10-01	1 225	1 629		752
AVENBOKEN 3	Avenboksvägen 16	2018-10-01	1 025	1 490		688
AVENBOKEN 8	Oxelvägen 21	2018-09-28	1 150	1 669		689
AVENBOKEN 1	Avenboksvägen 18	2018-09-27	1 075	1 619		664
BLODBOKEN 1	Blodboksvägen 45	2018-09-26	1 225	1 638		748
AVENBOKEN 6	Oxelvägen 23	2018-09-24	1 150	1 669		689
AVENBOKEN 2	Oxelvägen 27	2018-09-18	1 175	1 746		673
AVENBOKEN 10	Oxelvägen 19	2018-09-14	1 225	1 809		677
AVENBOKEN 7	Avenboksvägen 12	2018-09-12	1 025	1 490	1,61	688
BLODBOKEN 4	Blodboksvägen 51	2018-09-05	1 175	1 571		748
AVENBOKEN 5	Avenboksvägen 14	2018-09-05	1 025	1 490		688
VITGRANEN 6	Vitgransgatan 5	2017-08-14	1 250	1 671		748
SVARTGRANEN 3	Glasbjörksvägen 12	2017-08-14	1 175	1 607		731
PELARASPEN 6	Avenboksvägen 13	2017-07-24	1 145	1 573		728
PELARASPEN 2	Avenboksvägen 9	2017-06-30	1 225	1 709		717
PELARASPEN 8	Avenboksvägen 15	2017-06-30	1 175	1 646		714
HÄNGSÄLGEN 5	Silvergransgatan 6	2017-06-30	1 045	1 397		748
PELARASPEN 3	Silvergransgatan 12	2017-06-30	1 045	1 435		728
HÄNGSÄLGEN 3	Silvergransgatan 4	2017-06-29	1 045	1 397		748
HÄNGSÄLGEN 1	Silvergransgatan 2	2017-06-27	1 125	1 469		766
PELARASPEN 7	Silvergransgatan 16	2017-06-27	1 095	1 536		713
PELARASPEN 5	Silvergransgatan 14	2017-06-27	1 045	1 435		728
HÄNGSÄLGEN 2	"Adress saknas"	2017-06-15	1 300	1 161		1 120
PELARASPEN 4	Avenboksvägen 11	2017-06-12	1 145	1 573		728
HÄNGSÄLGEN 4	"Adress saknas"	2017-05-31	1 225	1 333		919
PELARASPEN 1	Silvergransgatan 10	2017-05-30	1 125	1 545		728
SILVERGRANEN 5	Vitgransgatan 14	2017-04-03	1 045	1 424		734
CONTORTATALLEN 1	Vitgransgatan 2	2017-03-24	1 075	1 437		748
SILVERGRANEN 2	Silvergransgatan 9	2016-12-27	1 175	1 625		723

Försålda tomter i Hörby tätort

Fastighet	Adress	Köpedatum	Pris Tkr	Kr/Kvm	K/T	TotalAreal	Belägenhet
BJÄRSJÖLAGÅRD 2	Idas Gata 4	2021-09-24	505	500	2,67	1 010	4
BJÄRSJÖLAGÅRD 4	Idas Gata 8	2021-03-23	661	500	2,96	1 321	4
BOSJÖKLOSTER 4	Tjorvens Gata 7	2021-02-03	798	430	2,83	1 857	4
BORDSJÖ 1	Idas Gata 1	2021-01-27	507	500	2,68	1 014	4
BJÖRKSUND 4	Tjorvens Gata 8	2020-11-27	961	498	3,31	1 929	4
BJÖRKSUND 3	Tjorvens Gata 6	2020-11-13	792	498	3,13	1 591	4
BJÖRKSUND 2	Tjorvens Gata 4	2020-10-06	696	498	0,00	1 397	4
BOSJÖKLOSTER 3	Tjorvens Gata 5	2020-10-02	706	498	0,00	1 418	4
BORDSJÖ 2	Idas Gata 3	2020-10-01	550	500	1,63	1 099	4
BJÄRSJÖLAGÅRD 1	Idas Gata 2	2020-08-20	501	500	0,00	1 001	4
ROCKELSTA 1	Ekstigen 5	2019-02-06	475	696		682	4
TROLLESUND 21	"Adress saknas"	2018-12-07	350	456		768	4
MACKMYRA 1	Hästhovsgatan 6	2018-01-01	870	851		1 022	4
LINDHOLMEN 22	Kungsgatan 34	2017-12-22	345	445		775	4

Försålda tomter i Höörs tätort

Fastighet	Adress	Köpedatum	Pris Tkr	Kr/Kvm	K/T	TotalAreal
TAGGSVAMPEN 2	Gretas Väg 17	2021-09-12	650	1 868	2,58	348
KLIPPAN 1	Gamla Orupsvägen 10	2021-06-29	900	626	2,24	1 438
TOPPMURKLAN 2	Gretas Väg 18	2021-06-24	800	1 581	2,49	506
TAGGSVAMPEN 8	Gretas Väg 29	2021-04-29	650	1 508	2,43	431
TAGGSVAMPEN 3	Gretas Väg 19	2021-04-27	650	1 873	2,58	347
PEPPARRISKAN 4	Gretas Väg 7	2021-04-01	575	1 686	2,86	341
PEPPARRISKAN 6	Gretas Väg 11	2021-03-18	575	1 686	2,86	341
PEPPARROTEN 1	Pepparrotsvägen 1	2021-02-17	716	540	2,32	1 326
TAGGSVAMPEN 1	Gretas Väg 15	2021-01-25	575	1 471	1,79	391
PEPPARRISKAN 3	Gretas Väg 5	2020-11-28	575	1 711	2,86	336
TRATTKANTARELLEN 3	Margits Väg 5B	2020-11-17	1 050	842	0,00	1 247
PEPPARRISKAN 7	Gretas Väg 13	2020-10-01	575	1 529	2,86	376
PEPPARRISKAN 5	Gretas Väg 9	2020-09-28	575	1 657	2,86	347
AGATEN 1	Kvarnstensvägen 45	2020-08-28	375	689	1,27	544
RAMSLÖKEN 2	Koriandervägen 14	2020-07-14	830	752	0,00	1 104
RAMSLÖKEN 1	Koriandervägen 12	2020-07-08	850	768	0,00	1 107
RAMSLÖKEN 3	Pepparrotsvägen 4	2020-07-08	980	865	0,00	1 133
PEPPARRISKAN 2	Gretas Väg 3	2020-05-16	526	1 589	0,00	331
STENSKOGEN 3:21	Björkhällsvägen 4	2020-04-14	500	322	1,69	1 554
LIBBSTICKAN 1	Koriandervägen 6	2020-03-16	655	698	0,00	939
LIBBSTICKAN 3	Timjanvägen 18	2020-03-09	613	606	0,00	1 012
LIBBSTICKAN 2	Koriandervägen 8	2020-02-24	650	642	0,00	1 013
KÖRVELN 1	Timjanvägen 2	2020-02-07	670	567	1,64	1 182
RAMSLÖKEN 6	Pepparrotsvägen 10	2020-02-05	711	657	0,00	1 083
RAMSLÖKEN 5	Pepparrotsvägen 8	2020-02-05	720	572	0,00	1 258
LIBBSTICKAN 5	Koriandervägen 10	2020-02-04	730	680	0,00	1 073
RAMSLÖKEN 4	Pepparrotsvägen 6	2020-01-31	720	696	0,00	1 034
LIBBSTICKAN 4	Timjanvägen 16	2019-10-03	639	571	0,00	1 119
TURKOSEN 1	Kvarngatan 21	2019-04-05	650	355	1,98	1 830
MALAKITEN 5	Kvarngatan 26E	2019-02-01	500	441		1 133
TOPPMURKLAN 1	Margits Väg 7	2019-01-22	496	1 081		459

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Gräslöken 2****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Gräslöken 2** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där bebyggelse får ske med med bostäder om 1-2 våningar. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Ej valmat tak. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 793 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Gräslöken 2** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Gräslöken 2** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 847 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Gräslöken 2

Bedömt värde: 847 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Gräslöken 2	75b4870b-d502-4912-a298-cce7f6bc66e3	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109292	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189488.0	391521.0

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	793 kvm	793 kvm	
1	793 kvm	793 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	Datum 2006-10-31 Laga kraft: 2006-11-24 Genomf. start: 2006-11-25 Genomf. slut: 2016-11-24	Akt 1285-P07/254 50 (395)
Taxeringsuppgifter Taxeringsenhet Småhusenhet, tomtmark (210) Ej taxerad, preliminär klassificering		
Åtgärd Fastighetsrättsliga åtgärder Avstyckning	Datum 2021-10-28	Akt 1285-2021/8
Ursprung Eslöv Långåkra 1:11		
Ajourförande inskrivningsmyndighet Lantmäteriet Kontorbeteckning: Hässleholm Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Gräslöken 3****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Gräslöken 3** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där bebyggelse får ske med bostäder om 1-2 våningar. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Ej valmat tak. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 773 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Gräslöken 3** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Gräslöken 3** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 840 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Gräslöken 3

Bedömt värde: 840 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

astighet

Beteckning	UUID:
Eslöv Gräslöken 3	7d51a496-5c17-4370-9c8f-5e08a0cad0f7
Nyckel:	Län- och kommunkod
121109281	1285
Distrikt	Distriktskod
Eslöv	101203

Senaste ändringen i allmänna delen
2021-11-11
Senaste ändringen i inskrivningsdelen
2021-11-16
Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189490.3	391545.7

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	773 kvm	773 kvm	
1	773 kvm	773 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	54 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31 Laga kraft: 2006-11-24 Genomf. start: 2006-11-25 Genomf. slut: 2016-11-24	1285-P07/254	
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Gräslöken 4****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Gräslöken 4** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där bebyggelse får ske med bostäder om 1-2 våningar. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Ej valmat tak. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 792 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Gräslöken 4** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Gräslöken 4** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 847 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Gräslöken 4

Bedömt värde: 847 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN

Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet**Beteckning**

Eslöv Gräslöken 4

UUID:

05659eea-6803-4637-b23a-fc01c5f79da3

Senaste ändringen i allmänna delen

2021-11-11

Nyckel:

121109279

Län- och kommunkod

1285

Senaste ändringen i inskrivningsdelen

2021-11-16

Distrikt

Eslöv

Distriktskod

101203

Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen

2021-12-30

Läge, karta**Område**

1

N (SWEREF 99 TM)

6189489.3

E (SWEREF 99 TM)

391571.8

**Areal****Område****Totalt**

1

Totalareal

792 kvm

Därav landareal

792 kvm

Därav vattenareal

792 kvm

792 kvm

Lagfart**Ägare**

212000-1173

Andel

1/1

Inskrivningsdag

1972-11-15

Akt

72/1964

Eslövs Kommun

241 80 Eslöv

Köp (även transportköp): 1972-06-05

Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar**Planer****Datum****Akt**

Planer	Datum	Akt	58 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31 Laga kraft: 2006-11-24 Genomf. start: 2006-11-25 Genomf. slut: 2016-11-24	1285-P07/254	
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Gräslöken 5****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Föresättningar, Värdebidpunkt**

Värderingsobjekt är **Gräslöken 5** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdebidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där bebyggelse får ske med bostäder om 1-2 våningar. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Ej valmat tak. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 781 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Gräslöken 5** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Gräslöken 5** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 843 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Gräslöken 5

Bedömt värde: 843 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Gräslöken 5	0aa3241f-e99b-4fdc-846f-9a8d79ef8773	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109284	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189484.5	391598.0

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	781 kvm	781 kvm	
1	781 kvm	781 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	62 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31 Laga kraft: 2006-11-24 Genomf. start: 2006-11-25 Genomf. slut: 2016-11-24	1285-P07/254	
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Gräslöken 6****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Gräslöken 6** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där bebyggelse får ske med bostäder om 1-2 våningar. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Ej valmat tak. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 748 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

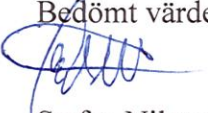
Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Gräslöken 6** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Gräslöken 6** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 831 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Gräslöken 6

Bedömt värde: 831 000 kronor


Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Gräslöken 6	52b5db05-4d26-41de-ae5f-166fe1536339	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109282	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189475.8	391622.5

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	748 kvm	748 kvm	
1	748 kvm	748 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	66 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31 Laga kraft: 2006-11-24 Genomf. start: 2006-11-25 Genomf. slut: 2016-11-24	1285-P07/254	
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Rödbetan 1****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Rödbetan 1** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 654 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Rödbetan 1** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Rödbetan 1** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 798 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Rödbetan 1

Bedömt värde: 798 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Rödbetan 1	450a6a3c-025f-4b95-a6b1-191eb4d2def5	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109286	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189448.1	391525.5

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	654 kvm	654 kvm	
1	654 kvm	654 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	70 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31	1285-P07/254	
	Laga kraft: 2006-11-24		
	Genomf. start: 2006-11-25		
	Genomf. slut: 2016-11-24		

Taxeringsuppgifter

Taxeringsenhet

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Gemensamhetsanläggningar

Eslöv Rödbetan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Rödbetan 2****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Rödbetan 2** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 675 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Rödbetan 2** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Rödbetan 2** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 806 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Rödbetan 2

Bedömt värde: 806 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Rödbetan 2	5331284c-4c40-4b11-bfab-cd40a5b27691	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109285	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189450.3	391550.4

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	675 kvm	675 kvm	
1	675 kvm	675 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer

Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av

Datum

2006-10-31

Laga kraft: 2006-11-24

Genomf. start: 2006-11-25

Genomf. slut: 2016-11-24

Akt

1285-P07/254

74 (395)

Taxeringsuppgifter**Taxeringsenhet**

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Gemensamhetsanläggningar

Eslöv Rödbetan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Rödbetan 3****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Rödbetan 3** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna får bebyggas med bostäder om 1 våning. Längsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 668 kvadratmeter.

Tomtpriiser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Rödbetan 3** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Rödbetan 3** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 803 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Rödbetan 3

Bedömt värde: 803 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:
Eslöv Rödbetan 3	fd4f27ae-7f3b-45e3-b912-1841951072b5
Nyckel:	Län- och kommunkod
121109288	1285
Distrikt	Distriktskod
Eslöv	101203

Senaste ändringen i allmänna delen
2021-11-11
Senaste ändringen i inskrivningsdelen
2021-11-16
Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189449.5	391575.5

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	668 kvm	668 kvm	
1	668 kvm	668 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	78 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31 Laga kraft: 2006-11-24 Genomf. start: 2006-11-25 Genomf. slut: 2016-11-24	1285-P07/254	
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter			
Gemensamhetsanläggningar			
Eslöv Rödbetan GA:1			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning Anläggningsåtgärd	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Rödbetan 4****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Rödbetan 4** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 776 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Rödbetan 4** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Rödbetan 4** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 841 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Rödbetan 4

Bedömt värde: 841 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

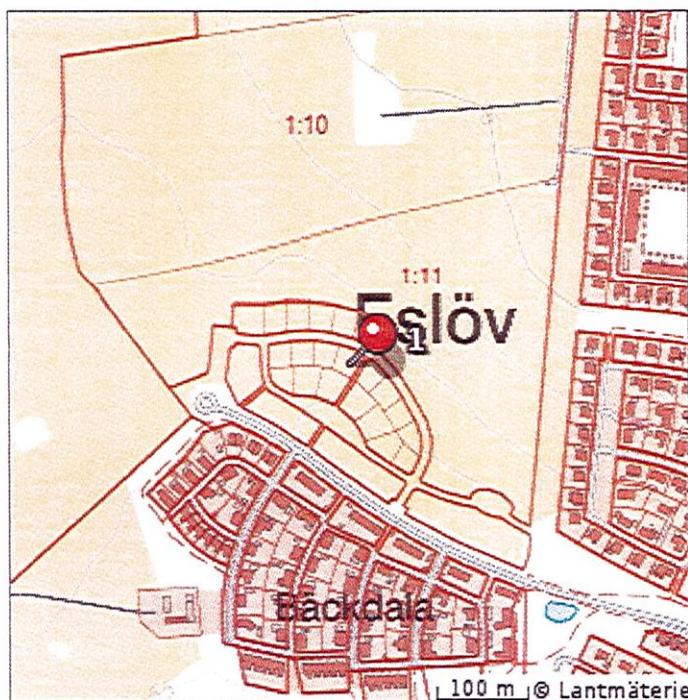
Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Rödbetan 4	db1f302a-eed3-4af8-81ee-81ff0802f56e	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109287	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189441.8	391600.8

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	776 kvm	776 kvm	
1	776 kvm	776 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer

Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av

Datum

2006-10-31

Laga kraft: 2006-11-24

Genomf. start: 2006-11-25

Genomf. slut: 2016-11-24

Akt

1285-P07/254

82 (395)

Taxeringsuppgifter**Taxeringsenhet**

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Gemensamhetsanläggningar

Eslöv Rödbetan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Rödbetan 5****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Rödbetan 5** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna får bebyggas med bostäder om 1 våning. Längsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 635 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Rödbetan 5** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Rödbetan 5** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 792 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Rödbetan 5

Bedömt värde: 792 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Rödbetan 5	b7f3657e-7fd2-4a52-bebc-9de0453fd35a	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109272	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189423.2	391530.0

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	635 kvm	635 kvm	
1	635 kvm	635 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer

Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av

Datum

2006-10-31

Laga kraft: 2006-11-24

Genomf. start: 2006-11-25

Genomf. slut: 2016-11-24

Akt

1285-P07/254

86 (395)

Taxeringsuppgifter**Taxeringsenhet**

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter**Gemensamhetsanläggningar**

Eslöv Rödbetan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Rödbetan 6****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Rödbetan 6** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 901 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Rödbetan 6** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Rödbetan 6** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 885 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Rödbetan 6

Bedömt värde: 885 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Rödbetan 6	f049405e-a48d-458a-8142-9248b61e68c7	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109271	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189421.2	391555.8

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	901 kvm	901 kvm	
1	901 kvm	901 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer

Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av

Datum

2006-10-31

Laga kraft: 2006-11-24

Genomf. start: 2006-11-25

Genomf. slut: 2016-11-24

Akt

1285-P07/254

90 (395)

Taxeringsuppgifter**Taxeringsenhet**

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Gemensamhetsanläggningar

Eslöv Rödbetan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Rödbetan 7****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Rödbetan 7** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet.

Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna får bebyggas med bostäder om 1 våning. Längsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 986 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Rödbetan 7** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Rödbetan 7** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 915 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Rödbetan 7

Bedömt värde: 915 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Rödbetan 7	11e6a337-aafb-486b-bf6d-fdab2bf36bba	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109274	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189415.7	391583.2

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	986 kvm	986 kvm	
1	986 kvm	986 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer

Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av

Datum

2006-10-31

Laga kraft: 2006-11-24

Genomf. start: 2006-11-25

Genomf. slut: 2016-11-24

Akt

1285-P07/254

94 (395)

Taxeringsuppgifter**Taxeringsenhet**

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Gemensamhetsanläggningar

Eslöv Rödbetan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Paprikan 1****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Paprikan 1** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet. Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna inom kvarteret får bebyggas med bostäder om 1 våning. Längsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 691 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Paprikan 1** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Paprikan 1** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 811 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Paprikan 1

Bedömt värde: 811 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

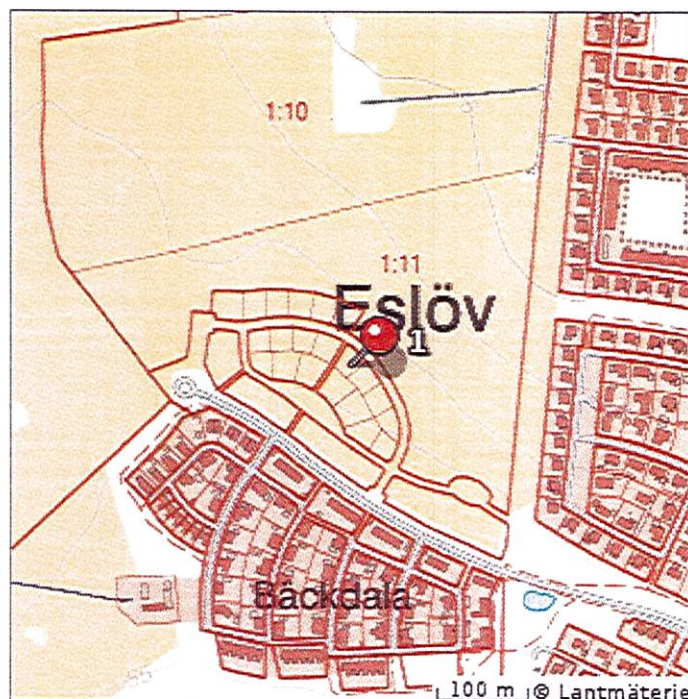
Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Paprikan 1	934d22ba-a41a-4f62-bbb4-67fdb0711964	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109273	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189426.1	391625.7

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	691 kvm	691 kvm	
1	691 kvm	691 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	98 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31	1285-P07/254	
	Laga kraft: 2006-11-24		
	Genomf. start: 2006-11-25		
	Genomf. slut: 2016-11-24		
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter			
Gemensamhetsanläggningar			
Eslöv Paprikan GA:1			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning Anläggningsåtgärd	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm		
	Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Paprikan 2****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Paprikan 2** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet. Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna inom kvarteret får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 739 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Paprikan 2** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Paprikan 2** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 828 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Paprikan 2

Bedömt värde: 828 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Paprikan 2	ae8b6f33-bda0-404a-8024-057355d95679	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109276	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189406.8	391642.5

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	739 kvm	739 kvm	
1	739 kvm	739 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	102 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31	1285-P07/254	
	Laga kraft: 2006-11-24		
	Genomf. start: 2006-11-25		
	Genomf. slut: 2016-11-24		
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter			
Gemensamhetsanläggningar			
Eslöv Paprikan GA:1			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning Anläggningsåtgärd	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm		
	Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/ de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Paprikan 3****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Paprikan 3** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet. Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna inom kvarteret får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 697 kvadratmeter.

Tomtpriiser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Paprikan 3** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Paprikan 3** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 813 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Paprikan 3

Bedömt värde: 813 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Paprikan 3	8963f169-9bb6-4b09-8ee1-d2949e4fc5d8	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109275	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189383.5	391657.5

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	697 kvm	697 kvm	
1	697 kvm	697 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	106 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31	1285-P07/254	
	Laga kraft: 2006-11-24		
	Genomf. start: 2006-11-25		
	Genomf. slut: 2016-11-24		
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter			
Gemensamhetsanläggningar			
Eslöv Paprikan GA:1			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder		Datum	Akt
Avstyckning Anläggningsåtgärd		2021-10-28	1285-2021/8
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet		Kontorbeteckning: Hässleholm	
		Telefon: 0771-63 63 63	

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Paprikan 4****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Paprikan 4** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet. Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna inom kvarteret får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 632 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Paprikan 4** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Paprikan 4** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 791 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Paprikan 4

Bedömt värde: 791 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Paprikan 4	b1a0166a-ca5d-47dc-9846-e2187cecf0	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109278	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189358.4	391670.6

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	632 kvm	632 kvm	
1	632 kvm	632 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer

Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av

Datum

2006-10-31

Laga kraft: 2006-11-24

Genomf. start: 2006-11-25

Genomf. slut: 2016-11-24

Akt

1285-P07/254

110 (395)

Taxeringsuppgifter**Taxeringsenhet**

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Gemensamhetsanläggningar

Eslöv Paprikan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Paprikan 5****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Paprikan 5** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet. Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna inom kvarteret får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 1014 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Paprikan 5** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Paprikan 5** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 924 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Paprikan 5

Bedömt värde: 924 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Paprikan 5	5b11f95f-c348-492d-81b7-eb5a866925d8	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109277	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189397.3	391611.0

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	1 014 kvm	1 014 kvm	
1	1 014 kvm	1 014 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	114 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31	1285-P07/254	
	Laga kraft: 2006-11-24		
	Genomf. start: 2006-11-25		
	Genomf. slut: 2016-11-24		
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter			
Gemensamhetsanläggningar			
Eslöv Paprikan GA:1			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning Anläggningsåtgärd	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm		
	Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/ de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Paprikan 6****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Paprikan 6** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet. Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna inom kvarteret får bebyggas med bostäder om 1 våning. Längsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 1047 kvadratmeter.

Tomtpriiser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Paprikan 6** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Paprikan 6** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 936 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Paprikan 6

Bedömt värde: 936 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Paprikan 6	28182ca7-19f4-497b-8dbf-f4c63e2fcd14	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109268	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189373.2	391629.9

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	1 047 kvm	1 047 kvm	
1	1 047 kvm	1 047 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer

Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av

Datum

2006-10-31

Laga kraft: 2006-11-24

Genomf. start: 2006-11-25

Genomf. slut: 2016-11-24

Akt

1285-P07/254

118 (395)

Taxeringsuppgifter**Taxeringsenhet**

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Gemensamhetsanläggningar

Eslöv Paprikan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Paprikan 7****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Paprikan 7** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet. Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna inom kvarteret får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 845 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Paprikan 7** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Paprikan 7** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 865 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Paprikan 7

Bedömt värde: 865 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrån AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Paprikan 7	4659eeb5-8456-42fb-9985-c53047654b35	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109267	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWREF 99 TM)	E (SWREF 99 TM)
1	6189348.7	391642.4

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	845 kvm	845 kvm	
1	845 kvm	845 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer	Datum	Akt	122 (395)
Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av	2006-10-31	1285-P07/254	
	Laga kraft: 2006-11-24		
	Genomf. start: 2006-11-25		
	Genomf. slut: 2016-11-24		
Taxeringsuppgifter			
Taxeringsenhet			
Småhusenhet, tomtmark (210)			
Ej taxerad, preliminär klassificering			
Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter			
Gemensamhetsanläggningar			
Eslöv Paprikan GA:1			
Åtgärd			
Fastighetsrättsliga åtgärder	Datum	Akt	
Avstyckning Anläggningsåtgärd	2021-10-28	1285-2021/8	
Ursprung			
Eslöv Långåkra 1:11			
Ajourförande inskrivningsmyndighet			
Lantmäteriet	Kontorbeteckning: Hässleholm		
	Telefon: 0771-63 63 63		

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/ de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/ -erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/ uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

VÄRDERINGSBYRÅN**Värdebedömning, Paprikan 8****Värderingsobjekt, Uppdragsgivare, Syfte, Förutsättningar, Värdetidpunkt**

Värderingsobjekt är **Paprikan 8** i Eslövs kommun. Uppdragsgivare är Eslövs kommun. Syfte är uppskattning av marknadsvärde. Värdetidpunkt är januari månad år 2022. Besök har skett i december månad år 2021. Värdebedömningen ska användas för interna ändamål. Se bifogade villkor.

Nedan redovisas resultat för min bedömning av värdenivå för aktuell fastighet. Bedömningen grundar sig på läge, typ av tomt, areal och framtida användning. Fastigheten är en småhustomt, där tomterna inom kvarteret får bebyggas med bostäder om 1 våning. Långsida parallellt med gata. Exploateringsgrad 25%. Viss färg på fasaden. Ej källare. Tomtyta 631 kvadratmeter.

Tomtpriser har studerats i flera orter även orter utanför kommunen. I övrigt har även priser i förhållande till tomtstorlekar studerats.

Värdet avser en avstyckad tomt enligt ovan exkl. anslutningar för el, vatten och avlopp. Värdet förutsätter tillgång till framtida vägar och annan kommunal infrastruktur. I nuläget utgör tomten naturmark/jordbruksmark.

Sett till normala tomtstorlekar inom Eslövs tätort, så bedöms en normaltomt för fristående småhus ha en areal om ca 800 kvm, dvs samma som normaltomten för fastighetstaxeringen. Den avvikande arealen för **Paprikan 8** har här bedömts påverkas med en nivå om 350 kr/kvm (marginalvärde). Den avvikande arealen påverkar värdet endast till mindre del, då merparten av värdet utgörs av byggrätten för tomten.

Utifrån jämförelser med tomtpriser i Eslövs tätort, samt även Stehag, Höör, Hörby och Södra Sandby tätorter, bedöms ett rimligt värde för en tomt i normalstorlek (800 kvm) i aktuellt område till ca 850 000 kronor – med ovan angivna förutsättningar. Då tomten för **Paprikan 8** avviker från normalstorleken, bedöms värdet för tomten till 790 000 kronor.

I övrigt se huvudvärdeutlåtandet.

Paprikan 8

Bedömt värde: 790 000 kronor



Stefan Nilsson
Värderingsbyrå AB

Bilaga 1: Fastighetsutdrag
Bilaga Villkor för värdeutlåtande

VÄRDERINGSBYRÅN
Norretullsvägen 15
291 32 Kristianstad
Tel 044-21 00 90

Org nr: 556720-5678
Styrelsens säte: Kalmar

Fastighet

Beteckning	UUID:	Senaste ändringen i allmänna delen
Eslöv Paprikan 8	001fa85e-b870-4acf-8b69-e1abf9d9536d	2021-11-11
Nyckel:	Län- och kommunkod	Senaste ändringen i inskrivningsdelen
121109269	1285	2021-11-16
Distrikt	Distriktskod	Aktualitetsdatum i inskrivningsdelen
Eslöv	101203	2021-12-30

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)
1	6189333.1	391664.5

**Areal**

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	631 kvm	631 kvm	
1	631 kvm	631 kvm	

Lagfart

Ägare	Andel	Inskrivningsdag	Akt
212000-1173	1/1	1972-11-15	72/1964
Eslövs Kommun			
241 80 Eslöv			

Köp (även transportköp): 1972-06-05
Ingen köpeskilling redovisad.

Planer, bestämmelser och fornlämningar

Planer	Datum	Akt
--------	-------	-----

Planer

Detaljplan: Långåkra 1, Långåkra 1:11 del av

Datum

2006-10-31

Laga kraft: 2006-11-24

Genomf. start: 2006-11-25

Genomf. slut: 2016-11-24

Akt

1285-P07/254

126 (395)

Taxeringsuppgifter**Taxeringsenhet**

Småhusenhet, tomtmark (210)

Ej taxerad, preliminär klassificering

Andel i gemensamhetsanläggningar och samfälligheter

Gemensamhetsanläggningar

Eslöv Paprikan GA:1

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Avstyckning Anläggningsåtgärd

Datum

2021-10-28

Akt

1285-2021/8

Ursprung

Eslöv Långåkra 1:11

Ajourförande inskrivningsmyndighet

Lantmäteriet

Kontorbeteckning: Hässleholm

Telefon: 0771-63 63 63

Villkor för värdeutlåtande

Nedanstående villkor gäller för värderingar, analyser eller andra liknande uppdrag utförda av Värderingsbyrån, såvida ej annat framgår av värdeutlåtandet.

Offentliga uppgifter

- Värderingen omfattar den/de fastigheter som anges i värdeutlåtandet. De rättigheter och skyldigheter som följer med fastigheten/-erna framgår av bifogat utdrag från Fastighetsdatasystemet. Uppgifter från FDS har förutsatts vara korrekta om inga andra uppgifter framkommit från ägare/uppdragsgivare eller annan, avseende servitut, arrende eller andra rättigheter och skyldigheter och dessa uppgifter kan styrkas på något sätt.

Uppgifter från ägare/representant

- Information som värdeutlåtandet innehåller och som erhållits via ägare, uppdragsgivare, ombud, arrendator m.fl., har förutsatts vara korrekt. Detta avser t.ex. areor, ytor, hyresnivåer, kostnader mm. Kontroll av lämnade uppgifter sker endast genom en rimlighetsuppskattning.

Miljöskador, fel i fastigheten

- Kontroll av miljöskador eller negativ miljöpåverkan på värderingsobjekt eller angränsande områden har ej skett. Värdeutlåtandet gäller endast under förutsättning att värderingsobjektet inte är utsatt för belastning från miljöskador eller i behov av sanering eller annat ansvar enligt Miljöbalken. Värderingsmannen/Värderingsbyrån ansvarar således ej för skada som kan drabba ägare, uppdragsgivare eller annan till följd av att värdebedömningen blivit felaktig på grund av att värderingsobjektet ska saneras eller har annan miljömässig belastning.

Övrigt

- Beskrivning av värderingsobjekt grundar sig på en översiktlig okulär besiktning och uppfyller ej köparens undersökningsplikt eller säljarens upplysningsplikt enligt 4 kap Jordabalken. Något ansvar för dolda fel eller förhållanden i byggnadens konstruktion, rör, el, ventilation, värmesystem eller mark tas ej av värderingsmannen/Värderingsbyrån då endast en okulär översiktlig besiktning utförts. Ansvar för fel och brister i värderingsobjektet ligger således helt utanför värdeutlåtandet. Värdebedömningen i värdeutlåtandet gäller vid den värdetidpunkt som angivits. De bedömningar som gjorts via olika avkastningsmetoder för att spegla framtida utveckling är inga utfästelser utan endast bedömningar avseende en möjlig framtida utveckling. Värderingsbyrån tar inget ansvar för om uppdragsgivaren använder värdeutlåtandet till annat än det som angivits i utlåtandet eller om utlåtandet används av annan än uppdragsgivaren.

**Uppföljning av intern kontroll 2021 för
Kommunledningskontoret**

7

KS.2021.0437

2022-01-27

Mikael Westin

0413-62369

mikael.westin@eslov.se

Kommunstyrelsen

Uppföljning av intern kontroll 2021, Kommunledningskontoret

Ärendebeskrivning

Kommunledningskontoret har upprättat en uppföljning av intern kontroll för 2021.

Beslutsunderlag

Uppföljning av intern kontroll 2021, Kommunledningskontoret.

Beredning

Enligt kommunallagen och det för året gällande reglementet för intern kontroll ansvarar nämnderna för att den interna kontrollen är tillräcklig och utformad så att den till en rimlig grad av säkerhet uppnår:

- efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, policys och riktlinjer
- ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- skydd mot förluster eller förstörelse av kommunens tillgångar
- eliminering eller upptäckande av allvarliga fel

Nämnderna ska årligen identifiera och analysera väsentliga risker i den egna verksamheten och utifrån riskanalysen upprätta en internkontrollplan.

Kommunstyrelsens arbetsutskott fastställde årets internkontrollplan vid sitt möte 2021-03-23. Planen innehåller elva kontrollmoment.

Vid uppföljningen av årets internkontrollplan kan konstateras att rutinerna, i stort sett, fungerar enligt rutinbeskrivning.

Förslag till beslut

- Uppföljning av intern kontroll 2021, Kommunstyrelsen/
Kommunledningskontoret godkänns och överlämnas till
kommunfullmäktige.

Kommunledningskontoret

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2

Telefon: 0413-620 00 | E-post: myndighetsbrevlåda@eslov.se | www.eslov.se

Beslutet skickas till
Kommunfullmäktige

Eva Hallberg
Förvaltningschef

Anna Nordén
Biträdande förvaltningschef

UPPFÖLJNING AV INTERN KONTROLL 2021

Kommunledningskontoret

Inledning

Enligt kommunallagen och det för året gällande reglementet för intern kontroll ansvarar nämnderna för att den interna kontrollen är tillräcklig och utformad så att den till en rimlig grad av säkerhet uppnår:

- efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, policys och riktlinjer
- ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- skydd mot förluster eller förstörelse av kommunens tillgångar
- eliminering eller upptäckande av allvarliga fel

Nämnderna ska årligen identifiera och analysera väsentliga risker i den egna verksamheten och utifrån riskanalysen upprätta en internkontrollplan.

Årets internkontrollplan

Kommunstyrelsens arbetsutskott fastställde årets internkontrollplan vid sitt möte 2021-03-23. Planen innehåller elva kontrollmoment.

Vid uppföljningen av årets internkontrollplan kan konstateras att rutinerna, i stort sett, fungerar enligt rutinbeskrivning.

Det finns ett mätproblem vad gäller kontrollmomentet kring uppföljning av att delegeringsbeslut anmäls. Eftersom det inte finns någon uppgift kring hur många beslut det borde vara går det inte heller att mäta hur många som saknas. Juridiska avdelningen kommer att göra ett arbete för att öka kunskapen kring skyldigheten att anmäla delegeringsbeslut.

Uppföljning av granskningsaktiviteter

Kontrollmoment	En kvalitetsgranskning/översyn av LAS- processen i samband med övergång till digitalt system.
Granskningsaktivitet	Projektet att digitalisera hanteringen och se över våra rutiner.
Resultat/iakttagelser	Projektet med att digitalisera hanteringen av LAS har stannat av, vilket innefattar bland annat införande av särskild LAS-modul i eCompanion. Finns ingen tydlig rutin eller system för registrering av anspråk på företrädesrätt. Hanteringen och framtagande av företrädeslistor är tillfredsställande.
Ansvarig	HR-strateg lön och förhandling
Åtgärd	Fortsatt arbete med införande av system för LAS och registrering av anspråk på företräde. För underlätta hantering av varsel och anspråk på företrädesrätt bör möjligheten av en e-tjänst ses över, samt en tydlig informationssida för visstidsanställda. Tydlig information om LAS-hantering, företrädesrätt och konvertering bör läggas upp på chefsportalen.
Kontrollmoment	Granska att skyddsronder genomförs i syfte att säkerställa att verksamheten efterlever ställda krav
Granskningsaktivitet	Undersöka genomförandet av skyddsronder kommunövergripande utifrån kvantitet och kvalitet.
Resultat/iakttagelser	Cirka 70 procent av arbetsplatserna har utfört skyddsrund. Stickprov har utförts på cirka 15 procent av de utförda skyddsronderna för att granska kvalitet. I de granskade skyddsronderna har ungefär hälften brister i utförande, främst gällande avsaknad av riskvärdering och/eller åtgärder. Behov finns av att utveckla rutinen ytterligare.
Ansvarig	HR-avdelningen
Åtgärd	
Kontrollmoment	Möjliggöra för digitaliserad ansökan/beviljande av ledighet. Vidare att säkerställa att rätt rapporteringskoder används vid digitaliserad ansökan.
Granskningsaktivitet	Mätning av uppkomna skulder i samband med att ledighetsorsak inte registrerats rätt.
Resultat/iakttagelser	Uppkomna skulder beror inte i stor utsträckning på vilka rapporteringskoder som används utan på huruvida attest har skett i tid eller inte. Samtliga korta ledigheter går att söka om digitalt. Längre partiella ledigheter kan fortfarande kräva hantering på pappersblankett.
Ansvarig	HR-avdelningen
Åtgärd	

Kontrollmoment	Undersökning av laddningstider i eCompanion portal i syfte att säkerställa att systemet fungerar optimalt.
Granskningsaktivitet	Insamling av information från kommunens administratörer, vilka använder systemet som ett arbetsverktyg. Uppföljning tillsammans med leverantör och IT.
Resultat/iakttagelser	Mätning av laddningstider genomförd. Orsaken till långa laddningstider ligger hos leverantören av eCompanion inte internt hos Eslövs kommun.
Ansvarig	HR-avdelningen
Åtgärd	
Kontrollmoment	Kvalitetssäkra uttaget av arvoden för förtroendevalda
Granskningsaktivitet	Kontroll av efterföljning av riktlinjerna. Framtagande och genomförande av stickprovskontroll för till exempel förlorad arbetsinkomst. Klart jan 2022
Resultat/iakttagelser	Kontroll av förlorad arbetsinkomst har genomförts av ledamöter i KS. Stickprovskontroll har skett för de som har fått ersättning utbetalt. Utifrån detta har även underlag granskats. Vid kontroll finns det fall där angiven ersättning inte överensstämmer med annan arbetsgivares uppgifter. Många underlag om löneavdrag är inte aktuella, äldre än tre år.
Ansvarig	HR-avdelningen
Åtgärd	
Kontrollmoment	Efterlevnad av kommunens riktlinjer för exploateringsavtal.
Granskningsaktivitet	Sammanställning av antagna detaljplaner samt godkända exploateringsavtal under året och bedömning om exploateringsavtal krävs samt om innehållet överensstämmer med gällande riktlinjer för exploateringsavtal.
Resultat/iakttagelser	Rutinen fungerar.
Ansvarig	Tillväxtavdelningen
Åtgärd	

Kontrollmoment	Förankring av handlingsplan för barnrättsarbetet i Eslövs kommun
Granskningsaktivitet	Uppföljning av förankringsarbetet sker på ledningsgruppsmöte i augusti och december och via aktivitet i Hypergene. Förvaltningsövergripande barnrättsnätverket bistår med stöd.
Resultat/iakttagelser	Uppföljning av förankringsarbetet har skett på ledningsgruppsmöte i augusti och december. Förvaltningsövergripande barnrättsnätverket har bistått med stöd.
Ansvarig	Kommunens ledningsgrupp/kommundirektör
Åtgärd	Åtgärd klar. Ledningsgruppen har beslutat att fortsätta arbetet inom förvaltningarna utan övergripande samordning från kommunledningskontoret. Vilka mål som ska prioriteras i handlingsplanen bestäms utifrån varje förvaltnings förutsättningar.
Kontrollmoment	Avtalstrohet genomgång av kommunövergripande avtal. För internkontroll 2021 är förslaget att följa upp avtalstrohet kring inköp av kontorsmaterial och konsumentförpackade livsmedel.
Granskningsaktivitet	Analys av avtalstrohet, utifrån inköpsbeteendet för de avtalsområden som utreds, sker på såväl kommunövergripande nivå som nedbrutet per förvaltning. Resultatet av avtalstroheten diskuteras vid möte som bokas med respektive förvaltning. Mötestillfällena utgör, tillsammans med avtalsuppföljningen, underlag för slutrapport.
Resultat/iakttagelser	Avseende kontorsmaterial är avtalstroheten, när den avrundas, 100 procent (fg år 97 procent). Det finns enstaka köp av produkter utanför avtalet som gjorts i samband med beställning av andra produkter från annan leverantör. Rutinerna fungerar. För konsumentförpackade livsmedel är avtalstroheten 88 procent (fg år 71 procent). Orsak till inköp hos annan leverantör handlar både om dålig planering/framförhållning och på att verksamheter haft en bristfällig planering där det inte på förhand varit känt hur många deltagare det skulle bli. Sammanfattningsvis behöver rutinerna utvecklas vilket görs genom en dialog med de förvaltningar som handlat utanför avtalet.
Ansvarig	Inköp- och upphandlingsavdelningen

Kontrollmoment	Granskning av kommunens Inköp från följande lokala näringsidkare: ICA Kvantum, ÖoB, Optimera.
Granskningsaktivitet	Inköpen granskas utifrån produkt, kontering, beställare. Syftet är att utreda om produkter som köpts in ingår i något av kommunens befintliga ramavtal. Granskning kvartalsvis under 2021, med halvårsavstämning i juni för vidarekommunicering till berörda verksamheter. Slutrapportering av helår i februari 2022 med tillhörande analys och eventuella åtgärdsförslag.
Resultat/iakttagelser	Av de inköp som gjorts avser en majoritet produkter som köpts utanför avtal, dvs kommunen har avtal med annan leverantör. Det finns således brister i rutinerna. Behov har också identifierats av att hålla riktade utbildningar till beställare för att fördjupa kunskapen kring kommunens beställningsportal. Dessa utbildningar kommer att utformas och genomföras lokalt på respektive förvaltning, för att göras relevant för berörda medarbetare. Inköp som gjorts där avtal saknas i kommunen är beloppsmässigt inte på en sådan nivå att en upphandling måste genomföras.
Ansvarig	Inköp- och upphandlingsavdelningen
Åtgärd	
Kontrollmoment	Uppföljning av att delegeringsbeslut anmäls
Granskningsaktivitet	Stickprov under året
Resultat/iakttagelser	Det går inte att bedöma om rutinerna följs eftersom det inte finns något sätt att fånga upp det totala antalet delegeringsbeslut.
Ansvarig	Juridiska avdelningen
Åtgärd	Juridiska avdelningen kommer att informera delegater enligt delegeringsordningen om skyldigheten att anmäla när ett delegeringsbeslut är fattat.
Kontrollmoment	Uppföljning av särskilda behörigheter i våra system. Hur fungerar det vid ändring av tjänst, arbetsuppgifter etc? Vi behöver säkerställa att anställda vid var tidpunkt har rätt behörigheter i kommunens system
Granskningsaktivitet	Kartläggning genomförs av systemadministratörer för respektive system.
Resultat/iakttagelser	I ekonomisystemet fungerar rutinen. Det är respektive förvaltning som ansvarar för att rapportera in förändringar i behörigheter. I HR-systemet fungerar rutinerna när en chef påbörjar sin anställning. Däremot finns det mindre brister i rutinerna för avslut av chefsbehörighet.
Ansvarig	Systemansvariga KKK
Åtgärd	

**Antagande av plan för intern kontroll 2022 för
kommunstyrelsen**

8

KS.2021.0571

Kommunstyrelsens arbetsutskott

§ 3**KS.2021.0571****Plan för intern kontroll 2022 Kommunledningskontoret****Ärendebeskrivning**

Kommunledningskontoret har upprättat förslag till kontrollplan inom ramen för intern kontroll 2022.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Internkontrollplan 2022, Kommunstyrelsen
- Internkontrollplan 2022 Kommunstyrelsen

Beredning

Enligt kommunallagen och kommunens riktlinjer för intern kontroll ansvarar styrelsen och nämnderna för att den interna kontrollen är tillräcklig och utformad så att den till en rimlig grad av säkerhet uppnår:

- efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, policys och riktlinjer
- ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- skydd mot förluster eller förstörelse av kommunens tillgångar
- eliminering eller upptäckande av allvarliga fel

Nämnderna ska årligen identifiera och analysera väsentliga risker i den egna verksamheten och utifrån riskanalysen upprätta en internkontrollplan.

För varje identifierad risk görs en sannolikhets- och konsekvensanalys som resulterar i ett riskvärde. Utifrån detta värde ska nämnden bedöma om risken ska accepteras eller hanteras. Ett högt värde, över 8, innebär allt som oftast att nämnden måste upprätta en kontrollplan för denna risk. Alla risker som ska hanteras hamnar därmed i den kontrollplan som utgör nämndens internkontrollplan för året. Det är därefter förvaltningens ansvar att internkontrollplanen efterlevs och att återrapportering sker till nämnden.

Kommunledningskontoret har under hösten genomfört en risk- och väsentlighetsanalys och därefter upprättat ett förslag över vilka risker som ska ingå i kommunstyrelsens internkontrollplan för 2022. Då intern kontroll i första hand syftar till att säkerställa att rutiner och processer fungerar har en del identifierade risker sorterats bort. Det betyder dock inte att verksamheten inte kommer att arbeta med frågan. Intern kontroll är också en del i verksamhetens förbättringsarbete. För identifierade risker och problem kan då ett första steg vara att upprätta rutiner eller

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens arbetsutskott

genomföra åtgärder i syfte att åstadkomma en förbättring. I ett nästa steg kan sedan processen tas in i en internkontrollplan för att kontrollera så att rutinerna fungerar.

En redaktionell revidering avseende punkten Arvoden till förtroendevalda görs av arbetsutskottet inför att ärendet ska behandlas i kommunstyrelsen.

Beslut

- Kommunstyrelsen föreslås fastställa kommunstyrelsens internkontrollplan för 2022.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

INTERNKONTROLLPLAN 2022

Kommunstyrelsen

Inledning

Enligt kommunallagen och kommunens riktlinjer för intern kontroll ansvarar styrelsen och nämnderna för att den interna kontrollen är tillräcklig och utformad så att den till en rimlig grad av säkerhet uppnår:

- efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, policys och riktlinjer
- ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- skydd mot förluster eller förstörelse av kommunens tillgångar
- eliminering eller upptäckande av allvarliga fel

Nämnderna ska årligen identifiera och analysera väsentliga risker i den egna verksamheten och utifrån riskanalysen upprätta en internkontrollplan.

Årets internkontrollplan

För varje identifierad risk görs en sannolikhets- och konsekvensanalys som resulterar i ett riskvärde. Utifrån detta värde ska nämnden bedöma om risken ska accepteras eller hanteras. Ett högt värde, över 8, innebär allt som oftast att nämnden bör upprätta en kontrollplan för denna risk. Alla risker som ska hanteras hamnar därmed i den kontrollplan som utgör nämndens internkontrollplan för året. Det är därefter förvaltningens ansvar att internkontrollplanen efterlevs och att återrapporering sker till nämnden. I samband med delårsbokslutet kommer en avrapportering ske.

Kommunledningskontoret har under hösten genomfört en risk- och väsentlighetsanalys och därefter upprättat ett förslag över vilka risker som ska ingå i kommunstyrelsens internkontrollplan för 2022. Då intern kontroll i första hand syftar till att säkerställa att rutiner och processer fungerar har en del identifierade risker sorterats bort. Det betyder dock inte att verksamheten inte kommer att arbeta med frågan. Intern kontroll är också en del i verksamhetens förbättringsarbete. För identifierade risker och problem kan då ett första steg vara att upprätta rutiner eller genomföra åtgärder i syfte att åstadkomma en förbättring. I ett nästa steg kan sedan processen tas in i en internkontrollplan för att kontrollera så att rutinerna fungerar.

Risker som ingår i internkontrollplanen

Kategori	Process	Risker	Vad kan gå fel och varför?	Riskvärde
Organisation	Upphandling	Kan bli ny lagstiftning med krav på att klimatet, människors hälsa och djuromsorg ska beaktas vid offentlig upphandling	Kompetensen finns i organisationen men det måste säkerställas att de även kan arbeta med upphandling. Gäller både i arbetet med förfrågningsunderlag och utvärdering av anbud. Som yttersta konsekvens finns risk för skadestånd.	12
	Kompetensförsörjning	Svårt att finna rätt kompetens	Svårigheter att finna personer med rätt kompetens och relevant erfarenhet (nyckelkompetenser) kan leda till merarbete för övriga samt riskera att verksamhetsutvecklingen stannar av.	9
Verksamhet	Arvoden till förtroendevalda	Felaktig ersättning	Finns en risk att riktlinjerna för ersättning inte följs fullt ut vilket gör att ersättningen blir fel.	6
	Ekonomi- och verksamhetsuppföljning	Övergång från Qlikview till QlikSense	Vid skiftet till QlikSense måste det säkerställas att informationen, både den ekonomiska och personalmässiga, läses över korrekt för att rätt analyser ska kunna göras	9

Risker som accepterats och ej ingår i internkontrollplanen

Kategori	Process	Risker	Vad kan gå fel och varför?	Riskvärde
Omvärld	Lag om anställnings-skydd (LAS)	Förslag om ändrad lagstiftning från 1 juli 2022.	Möjligheten att använda tidsbegränsade anställningar skärps vilket kan försvåra bemanningen i delar av verksamheten. Det kan även resultera i fler anställda	6
	Lag om kommunal hushållning	Förändringar i lag om god ekonomisk hushållning i kommuner	Det kan bli ny lagstiftning kräver nya beslut kring bland annat finansiella mål. Beslut kommer behöva tas under året.	3
	Visselblåsarlag	Ny lagstiftning kring visseblåsarfunktion från 17 juli 2022	Det finns en risk att alla rutiner inte är på plats. En större risk är att det inte är känt och förankrat hos de anställda.	6
Organisation	Inköp inom IT/digitalisering	Avsaknad av ett helhetsperspektiv	Risk att system med samma funktioner köps in eller flera olika typer av enheter. Brist på samsyn, prioritering och otydlig ansvarsfördelning.	6
	Kännedom om grundläggande lagstiftning	Bristande kunskaper kring skyldigheter inom GDPR, förvaltningslagen, tillgänglighetsdirektiv med mera	Medarbetare som inte har full kunskap kring lagar och regler och hur viktiga de är att följa kan leda till längre handläggningstider, brott mot lagar och sämre service.	6
Verksamhet	Schemaläggning	Bristande tillförlitlighet i system för schemaläggning	Vid uppdateringar kan det bli problem med vissa funktioner vilket skapar problem och merarbete	6

	Ärende- och dokumenthanterings-system	Upphandling och implementering av ett nytt system för dokument- och ärendehantering	Ett nytt system som är så viktigt för att få en smidig hantering måste fungera från dag ett för att inte ge merarbete	9*
	Arbetsmiljö	Följsamhet av rutiner inom arbetsmiljöområdet utifrån Arbetsmiljöverkets inspektion.	Undersökning av fysiska, organisatoriska och sociala arbetsförhållanden i verksamheterna och bedömt risker. Särskilt gällande cyklar, stress, inomhusmiljö i tillfälliga lokaler samt belastningsergonomi. Risk för sjukdom och olycksfall i arbetet samt ytterligare förelägganden från Arbetsmiljöverket.	9**
	Beställning och inköp	Otillåtna direktupphandlingar (dvs när en upphandling eg ska annonseras på nationell nivå allt i EU)	Konkurrensskadeavgifter, försämrat förtroende för kommunen, skadeståndsprocesser. Risk för att större inköp utan upphandling leder till utredning av mutor/jävssituationer	4
		Avtalsotrohet	Skadeståndsanspråk från leverantör som är avtalspart till kommunen. Förtroendet för Eslövs kommun avtar och Eslöv riskerar att uppfattas som en icke professionell affärspartner vilket kan leda till minskat antal anbud i kommande processer. Priser och	4

			kvalitet avviker från det som krävts.	
Lagar och regler	Dataskydd och GDPR	Hantering av personuppgifter	Risk för felaktig hantering av personuppgifter vilken kan skada enskild och föranleda vite	9***
	Upphandling/LOU	Upphandlingsarbete samt beslutsfattare med delegerad rätt att teckna avtal	När upphandlingar inte genomförs på rätt sätt kan överprövningar i förvaltningsdomstol ske. Om avtal redan är tecknat övergår tvister till civilrättsliga mål. Likaså kan Konkurrensverket utfärda avgifter när offentliga myndigheter inte efterlevt lagstiftningen på området.	6
	Uppföljning av beslut	Inte full kontroll på när beslut och dokument ska följas upp eller revideras.	Det saknas idag ett bra system för att hålla koll på uppföljningar vilket gör att det riskerar att missas	6
	Riksdagsval	Röstning under pandemi med restriktioner	Att genomföra ett val med restriktioner kan innebära att upplägget måste förändras med merarbete som följd	6
	Interna tidsfrister	Tidsfrister för interna processer	När interna tidsfrister inte följs så kan tidspress uppstå där risken för formaliafel ökar. Kan leda till att beslut överklagas och ärendet kan behöva tas om.	6

* Denna risk kommer att hanteras i samband med implementering av ett nytt dokument- och ärendehanteringssystem.

** Detta är inte bedömt som en stor risk vad gäller

Kommunledningskontoret men eftersom kommunstyrelsen är ansvarig för kommunens arbetsmiljöarbete så finns den med i riskanalysen. Arbetsmiljön hanteras även inom det systematiska arbetsmiljöarbetet som återspeglas årligen till kommunstyrelsen.

*** Detta är inte bedömt som en stor risk vad gäller

Kommunledningskontoret men eftersom ett huvudansvar för hanteringen ligger på juridiska avdelningen har det tagits med i riskanalysen. Juridiska avdelningen avser att under 2022 göra en översyn av de system kommunen har för hantering av personuppgifter. Detta för att se så att nuvarande system motsvara de behov som finns i verksamheten.

2022-01-03

Mikael Westin

0413-62369

mikael.westin@eslov.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Internkontrollplan 2022, Kommunstyrelsen

Ärendebeskrivning

Kommunledningskontoret har upprättat förslag till kontrollplan inom ramen för intern kontroll 2022.

Beslutsunderlag

Internkontrollplan 2022, Kommunstyrelsen

Beredning

Enligt kommunallagen och kommunens riktlinjer för intern kontroll ansvarar styrelsen och nämnderna för att den interna kontrollen är tillräcklig och utformad så att den till en rimlig grad av säkerhet uppnår:

- efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, policys och riktlinjer
- ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- skydd mot förluster eller förstörelse av kommunens tillgångar
- eliminering eller upptäckande av allvarliga fel

Nämnderna ska årligen identifiera och analysera väsentliga risker i den egna verksamheten och utifrån riskanalysen upprätta en internkontrollplan.

För varje identifierad risk görs en sannolikhets- och konsekvensanalys som resulterar i ett riskvärde. Utifrån detta värde ska nämnden bedöma om risken ska accepteras eller hanteras. Ett högt värde, över 8, innebär allt som oftast att nämnden måste upprätta en kontrollplan för denna risk. Alla risker som ska hanteras hamnar därmed i den kontrollplan som utgör nämndens internkontrollplan för året. Det är därefter förvaltningens ansvar att internkontrollplanen efterlevs och att återrapportering sker till nämnden.

Kommunledningskontoret har under hösten genomfört en risk- och väsentlighetsanalys och därefter upprättat ett förslag över vilka risker som ska ingå i kommunstyrelsens internkontrollplan för 2022. Då intern kontroll i första hand syftar till att säkerställa att rutiner och processer fungerar har en del identifierade risker

Kommunledningskontoret

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2

Telefon: 0413-620 00 | E-post: myndighetsbrevlåda@eslov.se | www.eslov.se

1(2)

sorterats bort. Det betyder dock inte att verksamheten inte kommer att arbeta med frågan. Intern kontroll är också en del i verksamhetens förbättringsarbete. För identifierade risker och problem kan då ett första steg vara att upprätta rutiner eller genomföra åtgärder i syfte att åstadkomma en förbättring. I ett nästa steg kan sedan processen tas in i en internkontrollplan för att kontrollera så att rutinerna fungerar.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen föreslår fastställa kommunstyrelsens internkontrollplan för 2022.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Eva Hallberg
Förvaltningschef

Anna Nordén
Biträdande förvaltningschef

**Yttrande avseende remiss av promemorian
Upphävande av covid-19-lagen och lagen om
tillfälliga smittskyddsåtgärder på
serveringsställen**

9

KS.2022.0061

1 Sammanfattning

I promemorian föreslås att lagen (2021:4) om särskilda begräsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 (covid-19-lagen) och lagen (2020:526) om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022. Förslaget har tagits fram med anledning av ett tillkännagivande från riksdagen som beslutades den 19 januari 2022 (se bet. 2021/22:Sou9 punkt 3, rskr. 2021/22:128). I promemorian föreslås vidare att de tillfälliga bestämmelserna i ordningslagen som anknyter till covid-19-lagen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om upphävande av lagen (2020:526) om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

Härigenom föreskrivs att lagen (2020:526) om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

2.2 Förslag till lag om upphävande av lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19

Härigenom föreskrivs att lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

2.3 **Förslag till lag om ändring i lagen (2022:31) om ändring i lagen (2021:862) om ändring i lagen (2021:6) om ändring i ordningslagen (1993:1617)**

Härigenom föreskrivs att ikraftträdandebestämmelsen till lagen (2021:6) om ändring i ordningslagen (1993:1617) i stället för lydelsen enligt lagen (2022:31) om ändring i lagen (2021:862) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt SFS 2022:31

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den
1 juni 2022.

Denna lag träder i kraft den
1 april 2022.

3 Inledning

Den 9 december 2021 överlämnade regeringen propositionen Fortsatt beredskap genom förlängd giltighet av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen (prop. 2021/22:69) till riksdagen. I propositionen föreslog regeringen att giltighetstiden för lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 (covid-19-lagen) och lagen (2020:526) om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen skulle förlängas med fyra månader. Lagarna skulle därmed gälla till utgången av maj 2022. Regeringen motiverade förlängningen av lagarna med att det epidemiologiska läget i dag är bättre än när lagarna infördes men att pandemin fortfarande pågår. Det är svårt att förutse hur läget kommer att vara när lagarna upphör att gälla, men erfarenheterna talar för att det finns behov av en fortsatt beredskap. Vidare föreslog regeringen i propositionen att det vid förlängningen av lagarna skulle göras vissa ändringar i dem. Ändringarna innebar bl.a. att bemyndigandena för regeringen att meddela föreskrifter om förbud eller nedstängning skulle tas bort samt att kraven på smittskyddsåtgärder för serveringsställen skulle anpassas till vad som gäller för de verksamheter som regleras av covid-19-lagen. Enligt förslaget skulle lagändringarna träda i kraft den 31 januari 2022.

Riksdagen beslutade den 19 januari 2022 att lagarna ska förlängas till utgången av maj 2022 samt att lagarna ska ändras i enlighet med regeringens förslag. Riksdagen tillkännagav samtidigt för regeringen att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett lagförslag som innebär att lagarna i stället ska fortsätta att gälla endast till utgången av mars 2022 (bet. 2021/22:SoU9 punkt 3, rskr. 2021/22:128).

3.1 Covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

I covid-19-lagen finns allmänna bestämmelser om skyldighet att förebygga smittspridning. Lagen ger vidare möjlighet att, genom föreskrifter eller genom beslut i enskilda fall, införa särskilda begränsningar för vissa verksamheter och platser för att motverka trängsel eller på annat sätt förhindra spridning av sjukdomen covid-19. Sådana föreskrifter och beslut får meddelas endast om det är nödvändigt för att förhindra smittspridning. Föreskrifterna och besluten får inte vara mer långtgående än vad som är försvarligt med hänsyn till faran för människors liv och hälsa. Lagen möjliggör träffsäkra åtgärder som inte i onödan hindrar sådan verksamhet som kan genomföras på ett från smittskyddssynpunkt säkert sätt. Lagen innehåller bemyndiganden som rör allmänna sammankomster och offentliga tillställningar, platser för fritids- eller kulturverksamhet, handelsplatser, kollektivtrafik och inrikes flygtrafik samt platser för privata sammankomster. Bemyndigandena innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på smittskyddsåtgärder. Länsstyrelserna utövar tillsyn enligt lagen.

Enligt lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ansvarar den som driver ett serveringsställe för att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning i serveringsställets lokaler och inom tillhörande områden utomhus som besökare har tillträde till. Den kommunala nämnd som ansvarar för miljö- och hälsoskyddsområdet utövar tillsyn enligt lagen. Beslut enligt lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att den som driver ett serveringsställe ska vidta smittskyddsåtgärder. Sådana föreskrifter får, enligt de lagändringar som träder i kraft den 31 januari 2022, innebära krav på begränsning av antalet besökare, minsta avstånd mellan besökare, begränsning av öppettider eller andra åtgärder för att förhindra smittspridning. Föreskrifter får meddelas endast om det är nödvändigt för att förhindra smittspridning och får inte vara mer långtgående än vad som är försvarligt med hänsyn till faran för människors liv och hälsa.

3.2 Smittskyddsåtgärder som har meddelats med stöd av covid-19-lagen

I förordningen (2021:8) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 (begränsningsförordningen) finns kompletterande bestämmelser till covid-19-lagen.

Genom förordningen har det, under den tid som den varit i kraft, ställts krav på olika typer av smittskyddsåtgärder vad gäller allmänna sammankomster och offentliga tillställningar, mässor, handelsplatser, marknader och vissa platser för fritids- och kulturverksamhet (gym- och sportanläggningar, badanläggningar, museer och konsthallar samt nöjesparker, djurparker, temaparker och liknande anläggningar), platser för privata sammankomster och viss långväga kollektivtrafik. Bestämmelserna om smittskyddsåtgärder och vilka verksamheter som träffas av dem har anpassats löpande utifrån det epidemiologiska läget och belastningen i hälso- och sjukvården. Förutom bestämmelser om krav på smittskyddsåtgärder för vissa verksamheter innehåller begränsningsförordningen bestämmelser om tillsynen över covid-19-lagen.

Enligt nu gällande bestämmelser i begränsningsförordningen ska den som anordnar en allmän sammankomst eller offentlig tillställning utforma lokaler m.m. så att trängsel undviks och deltagare kan hålla ett från smittskyddssynpunkt säkert avstånd från varandra. Även in- och utpassage ska kunna ske på ett sådant sätt att trängsel undviks. Från och med den 19 januari 2022 finns det i förordningen krav på deltagarbegränsningar. För allmänna sammankomster och offentliga tillställningar samt mässor som äger rum inomhus gäller ett deltagartak på 500 deltagare. Om anordnaren delar upp den lokal, det område eller utrymme där den allmänna sammankomsten eller offentliga tillställningen hålls i sektioner, så att deltagare från olika sektioner inte kommer i kontakt med varandra under eller i direkt anslutning till sammankomsten eller tillställningen, gäller deltagarbegränsningen på 500 deltagare för varje sektion. Liknande bestämmelser om s.k. sektionering finns för mässor. Det innebär alltså att ett arrangemang som helhet i sådana fall kan ha fler än 500 deltagare.

Det finns även deltagartak för privata sammankomster som genomförs i till exempel festvåningar eller på festbåtar. Den som inom ramen för en verksamhet som bedrivs yrkesmässigt använder

eller upplåter exempelvis en lokal för en tillställning får bara använda eller upplåta lokalen till sammankomster med högst 20 personer. Det gäller dock inte om lokalen används för minnesstunder i samband med en begravningsceremoni. Då gäller i stället ett deltagartak på 50 personer och det finns ett undantag för själva begravningsceremonin

På platser för fritids- och kulturverksamhet och på handelsplatser ska antalet deltagare, kunder och andra besökare begränsas till ett antal som är säkert från smittskyddssynpunkt. Vidare ska lokaler utformas så att trängsel undviks och in- och utpassage kan ske utan trängsel.

Den som bedriver eller organiserar långväga kollektivtrafik ska begränsa antalet passagerare på ett sätt som är säkert från smittskyddssynpunkt och även i övrigt ska lämpliga åtgärder vidtas för att förhindra smittspridning.

I förordningen ges bemyndiganden till Folkhälsomyndigheten att meddela ytterligare föreskrifter om krav på olika smittskyddsåtgärder. Förordningen innehåller också bestämmelser som möjliggör användandet av vaccinationsbevis i de verksamheter som omfattas av förordningen. Om Folkhälsomyndigheten meddelar föreskrifter om vaccinationsbevis, får den som anordnar eller bedriver sådan verksamhet som omfattas av myndighetens föreskrifter med vissa begränsningar bestämma om vaccinationsbevis ska användas i verksamheten. Vaccinationsbevis får dock inte användas i bl.a. butiker som huvudsakligen säljer livsmedel, på öppenvårdsapotek, stationer för drivmedelsförsäljning eller i butiker som hanterar utlämning av brev och paket, när det gäller utlämningsverksamheten.

3.3 Smittskyddsåtgärder som har meddelats med stöd av lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

I förordningen (2020:527) om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen anges, enligt de bestämmelser som träder i kraft den 31 januari 2022, krav på att den som driver ett serveringsställe ska vidta vissa smittskyddsåtgärder. Innehavaren ska begränsa antalet besökare i lokaler och inom tillhörande områden utomhus som besökare har tillträde till på ett sätt som är säkert från smitt-

skyddssynpunkt, utforma lokaler och tillhörande områden utomhus som besökare har tillträde till på ett sådant sätt att trängsel undviks och att besökare kan hålla ett från smittskyddssynpunkt säkert avstånd från varandra samt se till att in- och utpassage till lokaler och tillhörande områden utomhus kan ske på ett sådant sätt att trängsel undviks. Vidare finns ett bemyndigande i förordningen för Folkhälsomyndigheten att meddela föreskrifter om bl.a. begränsningar av antalet besökare på serveringsställen, avstånd mellan besökare och begränsning av serveringsställens öppettider. I förordningen finns också bestämmelser som möjliggör användandet av vaccinationsbevis på serveringsställen.

3.4 Folkhälsomyndighetens föreskrifter

Folkhälsomyndigheten har med stöd av bemyndigandena i begränsningsförordningen och förordningen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen meddelat föreskrifter om smittskyddsåtgärder i verksamheter som omfattas av förordningarna och tillhörande lagar (Folkhälsomyndighetens föreskrifter och allmänna råd om smittskyddsåtgärder mot sjukdomen covid-19 [HSLF-FS 2021:87]).

Föreskrifterna har kontinuerligt anpassats efter det rådande epidemiologiska läget och belastningen i hälso- och sjukvården med beaktande av vad som är proportionerligt. I föreskrifterna finns ytterligare krav på smittskyddsåtgärder som verksamhetsutövare som omfattas av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ska vidta. Exempel på sådana smittskyddsåtgärder är krav på att informera kunder och besökare om hur smittspridning kan undvikas, erbjuda möjlighet att tvätta händerna eller handdesinfektion samt dokumentera och följa upp vidtagna smittskyddsåtgärder.

Av föreskrifterna framgår vidare hur stora avstånd som sällskap som besöker allmänna sammankomster och offentliga tillställningar måste hålla till andra sällskap och hur många deltagare som får ingå i ett sällskap. För närvarande gäller att den som anordnar en allmän sammankomst eller offentlig tillställning inomhus med fler än 20 och högst 50 deltagare ska se till att deltagarna har en anvisad sittplats, att sällskap kan hålla ett avstånd om minst en meter från

andra sällskap och att högst åtta personer får ingå i ett sällskap. Om antalet deltagare är fler än 50 ska, utöver ovanstående krav, vaccinationsbevis användas. Vidare finns föreskrifter om sektionering.

För mässor framgår av föreskrifterna bl.a. det maximala antalet besökare och utställare som samtidigt får vistas i mässans lokaler inomhus. Maxantalet beräknas utifrån den tillgängliga ytan. Varje besökare och utställare ska kunna disponera minst 10 kvadratmeter. Om antalet besökare och utställare är fler än 50 ska, utöver kravet på kvadratmetyta, vaccinationsbevis användas. Vidare finns föreskrifter om sektionering.

Den som bedriver fritids- och kulturverksamheter som är öppna för allmänheten eller bedriver verksamhet på en handelsplats ska beräkna det maximala antalet besökare som samtidigt får vistas i verksamhetens lokaler utifrån den tillgängliga ytan. Även för dessa verksamheter gäller att varje besökare ska kunna disponera 10 kvadratmeter.

Av de föreskrifter som gäller för serveringsställen framgår bl.a. att servering av mat eller dryck inomhus endast får ske till sittande gäster samt att sällskap ska kunna hålla ett avstånd om minst en meter till andra sällskap i sidled samt framåt och bakåt. Högst åtta personer får ingå i ett sällskap. Vidare ska den som driver ett serveringsställe hålla stängt för förtäring på stället mellan klockan 23.00 och klockan 05.00.

Den som bedriver eller organiserar långväga kollektivtrafik ska enligt föreskrifterna så långt det är möjligt säkerställa att varje passagerare har tillgång till en sittplats eller motsvarande sovplats.

3.5 Smittskyddsläget i dag

Fram till den 25 januari 2022 har 15 693 personer avlidit i covid-19. Fram till vecka 52, år 2021, hade totalt 75 832 personer slutenvårdats för covid-19. Under veckorna 48 till och med 52 år 2021 slutenvårdades 977 ovaccinerade för covid-19, varav 159 vårdades på intensivvård. Under veckorna 48 till 52 behövde 781 vaccinerade personer slutenvård för covid-19. Av dess intensivvårdades 60 personer.

Folkhälsomyndigheten uppdaterade scenarier över smittspridningen i Sverige som gäller fram till och med den 20 mars 2022 visar på en kraftig spridning av virusvarianten omikron. Under de senaste veckorna har kunskap ökat om omikron och dess förmåga att bryta igenom tidigare immunitetsskydd. Bland annat visar preliminära resultat från Storbritannien och Danmark att skyddet mot smitta efter den andra vaccindosen, liksom efter genomgången infektion, är lägre mot omikron än vad som antogs i de tidigare scenarierna. Utvecklingen i Sverige följer den som varit i många andra länder i Europa, till exempel Storbritannien, Nederländerna och Danmark, där omikron lett till en kraftig ökning av smittspridningen.

Beräkningarna i Folkhälsomyndighetens uppdaterade scenarier tyder på en kraftigt ökande smittspridning med en topp i slutet av januari. Även om vaccinerade har ett gott skydd mot svår sjukdom i åtminstone ett halvår efter den andra dosen, och det finns indikationer på att infektion med omikronvarianten generellt medför en minskad risk för allvarlig sjukdom, så bedöms belastningen inom hälso- och sjukvården öka. Vaccinationstäckningen i befolkningen 12 år och äldre uppgår nu till drygt 83, procent, men det är fortfarande cirka 1,2 miljoner individer i Sverige som inte är vaccinerade. Bland personer 18 år och äldre har drygt 43 procent fått sin tredje dos vaccination.

4 Covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022

Promemorians förslag: Covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

De tillfälliga bestämmelserna i ordningslagen som anknyter till covid-19-lagen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

Promemorians bedömning: Som en följdändring bör begränsningsförordningen, förordningen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen och förordningen om behandling av personuppgifter för nationell användning av vaccinationsbevis upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

Skälen för förslaget: I propositionen Fortsatt beredskap genom förlängd giltighet av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen föreslog regeringen bl.a. att giltighetstiden för covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ska förlängas i fyra månader och att lagarna ska gälla till utgången av maj 2022 (prop. 2021/22:69). Riksdagen beslutade den 19 januari 2022 att lagarna ska fortsätta att gälla till utgången av maj 2022, men riktade samtidigt ett tillkännagivande till regeringen att den ska återkomma till riksdagen med ett lagförslag som innebär att lagarna i stället ska fortsätta att gälla endast till utgången av mars 2022. I betänkandet anför följande när det gäller frågan om lagarnas giltighetstid. Som regeringen anför är

lagarna av extraordinär karaktär och möjliggör betydande inskränkningar i människors grundläggande fri- och rättigheter. Konstitutionsutskottet påpekar i sitt yttrande att det inte finns något konstitutionellt utrymme för att låta inskränkningarna fortgå när det inte längre är motiverat från smittskyddssynpunkt. Även om regeringen föreslår att de mest långtgående bemyndigandena ska upphävas är de kvarvarande bemyndigandena av ingripande karaktär (bet. 2021/22:SoU9 s. 17). I enlighet med tillkännagivandet föreslås i denna promemoria att covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

I ordningslagen finns tillfälliga bestämmelser som anknyter till regleringen i covid-19-lagen (2 kap. 7 § andra stycket och 15 a §). Dessa bestämmelser bör gälla under samma tid som covid-19-lagen, dvs. till utgången av mars 2022. Ikraftträdandebestämmelsen i lagen om ändring i lagen (2021:862) om ändring i lagen (2021:6) om ändring i ordningslagen (1993:1617) ska därför ändras. Av lagtekniska skäl ska även lagändringen i ordningslagen som utfärdades den 20 januari 2022 utgå.

Av en övergångsbestämmelse till covid-19-lagen framgår att den upphävda lagen dock fortfarande gäller för ärenden och mål om tillsyn som har inletts före upphävandet. Detsamma gäller lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen där det framgår av en övergångsbestämmelse att den upphävda lagen fortfarande gäller för ärenden eller mål som har inletts före upphävandet. Några ytterligare övergångsbestämmelser bedöms inte behövas.

Begränsningsförordningen och förordningen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen är meddelade med stöd av bemyndiganden i bl.a. covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen och kompletterar nämnda lagar. I förordningen (2021:1085) om behandling av personuppgifter för nationell användning av vaccinationsbevis finns bestämmelser om behandling av personuppgifter för sådan användning av vaccinationsbevis som avses i förordningen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen och i begränsningsförordningen. Då covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen upphävs bör även dessa förordningar upphöra att gälla vid utgången av mars 2022. Övergångsbestämmelserna i begränsningsförordningen och förordningen om tillfälliga

smittskyddsåtgärder på serveringsställen kommer att fortsätta gälla. Det bedöms inte behövas några ytterligare övergångsbestämmelser.

I vissa förordningar om bl.a. statligt stöd finns det hänvisningar till de lagar och förordningar som nu föreslås upphävas. Följdändringar kan behöva göras i dessa förordningar.

5 Konsekvensanalys

Övergripande konsekvenser

Covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen har tagits fram för att ge det allmänna möjligheter att vidta snabba och adekvata åtgärder för att motverka trängsel och på annat sätt förhindra smittspridning. De krav som ställs på verksamhetsutövare i lagtext är begränsade. Av lagtexten framgår endast att den som bedriver eller ansvarar för sådan verksamhet som omfattas av lagarna ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra smittspridning. Verksamheterna ska så långt möjligt bedrivas på ett sådant sätt att trängsel undviks och att människor kan hålla ett från smittskyddssynpunkt säkert avstånd från varandra. I lagarna finns dock bestämmelser som bemyndigar regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att, om det är nödvändigt för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19, meddela föreskrifter som innebär begränsningar i rätten att hålla allmänna sammankomster och offentliga tillställningar, att bedriva fritids- eller kulturverksamhet, verksamhet på handelsplatser, serveringsställen, kollektivtrafik och inrikes flygtrafik samt att använda eller upplåta platser för privata sammankomster. Vid en låg smittspridning i samhället behöver det allmänna inte meddela några föreskrifter med stöd av lagarna. Konsekvensavsnittet berör både sådant som följer av lag och nu gällande förordningar och myndighetsföreskrifter.

När riksdagen beslutar om upphörandet av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen kommer viktiga verktyg för att snabbt kunna vidta åtgärder i händelse av en problematisk smittspridning att förloras. Erfarenheterna från den pågående covid-19-pandemin visar att det epidemiologiska läget snabbt kan förändras. En snabb förändring av det epidemiologiska

läget fordrar att träffsäkra åtgärder snabbt kan införas. Om sådana åtgärder försenas kan det leda till ytterligare smittspridning, med ökad belastning på hälso- och sjukvården och fler dödsfall som följd. Att få ha mer träffsäkra verktyg för att minska risk för smittspridning och belastningen på hälso- och sjukvården samt allvarlig sjukdom och död var motivet till att covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen infördes.

Det kommer dock enbart finnas några begränsade verktyg med stöd i lag om covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen upphävs. Begränsningar kan efter upphävandet främst meddelas med stöd av ordningslagen och smittskyddslagen (2004:168). I 2 kap. 15 § ordningslagen bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om att allmänna sammankomster och offentliga tillställningar inte får hållas inom ett visst område, om förbudet är nödvändigt för att motverka bland annat epidemi. Däremot är det inte möjligt att meddela föreskrifter för serveringsställen, platser för fritids- eller kulturverksamhet, handelsplatser, kollektivtrafik och inrikes flygtrafik samt platser för privata sammankomster.

Enligt smittskyddslagen får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela de ytterligare föreskrifter som krävs för ett ändamålsenligt smittskydd samt till skydd för enskilda (9 kap. 4 §). Vidare får regeringen meddela särskilda föreskrifter om smittskyddet, om det vid en fredstida kris som har betydande inverkan på möjligheterna att upprätthålla ett effektivt smittskydd finns behov av samordnade nationella åtgärder eller ur ett nationellt perspektiv av andra särskilda insatser inom smittskyddet (9 kap. 6 §). Räckvidden av dessa bemyndiganden är dock oklar och det finns anledning att sätta i fråga om de ger tillräckligt stöd för att vidta de åtgärder som kan behövas för att hantera spridningen av sjukdomen covid-19 (prop. 2019/20:155 s. 12 och 38 och bet. 2019/20:SoU20). Med stöd av bemyndigandet i 9 kap. 6 § smittskyddslagen har regeringen meddelat föreskrifter om fördelning av sjukvårdsmaterial (se förordningen [2020:126] om fördelning av sjukvårdsmaterial till följd av spridningen av sjukdomen covid-19).

Regeringen har genom en ändring av begränsningsordningen och förordningen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen möjliggjort att, i de fall det bedöms är lämpligt, verksamhetsutövare

kan undantas från vissa restriktioner genom användande av vaccinationsbevis. Vid ett upphörande av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen är bedömningen att det saknas rättsligt stöd att meddela föreskrifter om vaccinationsbevis.

Efter lagarnas upphörande har riksdagen möjlighet att införa ytterligare smittskyddsåtgärder genom att besluta om en ny lag. En ny lag förutsätter dock en ny beredningsprocess. Under den tiden finns det risk för att smittspridningen och belastningen i vården ökar på nytt.

Konsekvenser för enskilda

Förslaget att lagarna ska upphöra vid utgången av mars innebär att då gällande restriktioner kommer upphöra. Sker detta vid låg smittspridning kommer sannolikt få åtgärder vara i bruk och konsekvenser för den enskilde små. Om det omvända råder innebär detta att fler kan delta i samhällslivet och få ökad tillgång till t.ex. serveringsställen, mässor, platser för att utöva fysisk aktivitet och bevista kultur- och idrottsevenemang samt kulturupplevelser. Det i sin tur bedöms medföra positiva konsekvenser för den enskilde. Går det att genomföra smittsäkert finns troliga positiva effekter för folkhälsan samt för samhället i stort. Lagarnas upphörande kan däremot också medföra en ökad smittspridning av covid-19 i samhället vilket kan resultera i en ökad sjuklighet och dödlighet, ökad belastning på hälso- och sjukvården samt en försämrad folkhälsa.

Konsekvenser för barn

När åtgärder rör barn är det angeläget att barnets bästa särskilt beaktas och att alla berörda aktörer kontinuerligt genomför barnrättsliga analyser. Detta innebär bl.a. att barns behov av att delta i olika typer av fritids- och kulturaktiviteter ska tillmätas stor vikt. Det är även centralt att berörda aktörer noggrant följer upp beslutets påverkan och konsekvenser för barn samt att kompensatoriska åtgärder genomförs i de fall då beslutet anses påverka barnets rättigheter negativt. I samband med att lagarna upphör kan barn delta i

samhällslivet och i fritidsaktiviteter på samma sätt som innan restriktioner kopplade till covid-19 infördes samtidigt som det finns en risk att detta sker på bekostnad av ökad smittspridning och de negativa konsekvenser det medför.

Konsekvenser för verksamhetsutövare

Förslaget att lagarna ska upphöra kommer att medföra en minskad möjlighet att införa inskränkningar kan komma att medföra positiva konsekvenser för verksamhetsutövare och andra näringsidkare, anordnare av fritidsverksamheter och kulturverksamheter, verksamhetsutövare som upplåter eller använder platser för privata sammankomster samt kollektivtrafikföretag i offentligt eller privat driven regi. Verksamhetsutövare och andra näringsidkare kommer att få bättre planeringsförutsättningar.

Frånvaro av stöd i lag för träffsäkra restriktioner innebär att den enskilda verksamhetsutövaren eller näringsidkaren får en möjlighet att öka omfattningen på verksamheten vilket i förlängningen kan leda till att verksamheterna inte riskerar att förlora lika mycket i omsättning. Kortsiktigt kan detta leda till minskad risk för arbetslöshet och bibehålla sysselsättning i drabbade sektorer medan utvecklingen på längre sikt är svårbedömd så länge pandemin fortgår.

Konsekvenser för staten

För länsstyrelserna och Folkhälsomyndigheten kommer ändringen att medföra minskade åtaganden gällande tillsyn, tillsynsvägledning samt föreskriftsarbete.

Polismyndigheten kommer inte längre behöva ingripa i de fall personer inte följer de restriktioner som tidigare gällt. Därutöver kan lagarnas upphörande medföra en minskad arbetsbelastning för domstolarna.

Konsekvenser för regionerna och kommunerna

Förslaget att lagarna ska upphävas kan komma att medföra konsekvenser för regionerna och kommunerna. Förslaget bedöms försämra möjligheterna till snabba träffsäkra restriktioner vilket i sig kan öka risken för en ökad smittspridning av det virus som orsakar covid-19. En ökad smittspridning innebär i sin tur ökad risk för allvarligt insjuknande och därmed en ökad belastning på hälso- och sjukvården. Det gäller främst den regionala hälso- och sjukvården men även den kommunala hälso- och sjukvården och dessutom omsorgen. Förslaget innebär även att kommunerna inte längre behöver ansvara för någon tillsynsverksamhet kopplad till lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen.

Regionerna och kommunerna påverkas också i sin roll som kultur- och fritidsarrangörer och upplåtare av platser för privata sammankomster – och gynnas därför även av denna anledning av att lagarna upphävs. Regioner och kommuner påverkas positivt i sin turism- och besöksnärlingsfrämjande roll förutsatt att besöksnäringen börjar öppna upp igen och bidra till den regionala utvecklingen. Liksom för övriga anordnare eller verksamheter innebär lagarnas upphörande att regionerna och kommunerna i större utsträckning själva kan styra sina verksamheter.

Regioner och vissa kommuner påverkas även genom att de är ansvariga för kollektivtrafik.

Förslagen bedöms inte ha några konsekvenser för den kommunala självstyrelsen.

Övriga konsekvenser

Förslagen i övrigt bedöms inte ha några konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män eller för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen. Förslaget innebär att ingrepp i egendomsskydd och näringsfrihet upphör och bedöms därtill vara förenligt med EU-rätten. Eftersom lagarnas upphörande kan medföra ökad smittspridning kan samhällsviktiga funktioner påverkas på grund av att personer drabbas av sjukdom och därmed sjukfrånvaro.

6 Författningskommentar

6.1 Förslaget till lag om upphävande av lagen (2020:526) om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

Härigenom föreskrivs att lagen (2020:526) om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

Lagen innebär att lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen upphör att gälla vid utgången av mars 2022. I lagen finns en övergångsbestämmelse av vilken framgår att den upphävda lagen dock fortfarande gäller för ärenden eller mål som har inletts före upphävandet. (se. prop. 2019/20:172 s. 37 och 46 samt prop. 2020/21:219 s. 19 och 27).

6.2 Förslaget till lag om upphävande av lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19

Härigenom föreskrivs att lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 ska upphöra att gälla vid utgången av mars 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

Lagen innebär att lagen (2021:4) om särskilda begränsningar för att förhindra spridning av sjukdomen covid-19 upphör att gälla vid utgången av mars 2022. I lagen finns en övergångsbestämmelse av vilken framgår att den upphävda lagen dock fortfarande gäller för

ärenden och mål om tillsyn som har inletts före upphävandet (se. prop. 2019/20:79 s. 80–83 samt 111–112).

6.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2022:31) om ändring i lagen (2021:862) om ändring i lagen (2021:6) om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs att ikraftträdandebestämmelsen till lagen (2021:6) om ändring i ordningslagen (1993:1617) i stället för lydelsen enligt lagen (2022:31) om ändring i lagen (2021:862) om ändring i den lagen ska ha följande lydelse.

Denna lag träder i kraft den 1 *april* 2022.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

Ändringen innebär att ikraftträdandedatumet för när de tillfälliga ändringarna i ordningslagen som anknyter till covid-19-lagen ska upphöra att gälla ska vara den 1 april 2022, i stället för den 1 juni 2022.



2022-01-27
S2022/00468

Socialdepartementet
Enheten för folkhälsa och sjukvård

Remiss av promemorian Upphävande av covid-19-lagen och lagen om tillfälliga smittskyddsåtgärder på serveringsställen

Remissinstanser

Barnombudsmannen

Civil Rights Defenders

Domstolsverket

Eslövs kommun

Fairlink

Fastighetsägarna Sverige

Folkets Hus och Parker

Folkhälsomyndigheten

Företagarna

Förvaltningsrätten i Malmö

Gislaveds kommun

Göteborgs tingsrätt

Göteborg och co

Helsingborgs kommun

Justitiekanslern

Kiruna kommun

Kommerskollegium

Landsorganisationen (LO)

Linköping kommun

Luleå kommun

Länsstyrelsen i Dalarnas län

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Malmö kommun

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Nybro kommun

Polismyndigheten

Region Västernorrland

Region Skåne

Region Kalmar Län

Riksdagens ombudsmän

SJ AB

Smittskyddsläkarföreningen

Socialstyrelsen

Sponsrings- och eventSverige SES

Sollentuna kommun

Stockholm Live

Sundsvalls kommun

Svensk Handel

Svensk kollektivtrafik

Svensk Live

Svensk Scenkonst

Svenska kyrkan

Svenska nöjesparksföreningen

Svenskt Näringsliv

Sveriges akademikers centralorganisation

Sveriges biografägarförbund

Sveriges Kommuner och Regioner

Sveriges Riksidrottsförbund

Tjänstemännens centralorganisation

Ungdomsstyrelsen

Visita

Visit Dalarna

Åklagarmyndigheten

Remissvaren ska ha kommit in till Socialdepartementet **senast den 10 februari 2022**. Svaren bör lämnas per e-post till

s.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till kalle.brandstedt@regeringskansliet.se. Ange diarienummer S2022/00468 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i promemorian. Om remissen är begränsad till en viss del av promemorian, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Promemorian kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Cecilia Halle
biträdande enhetschef

**Yttrande över remiss av förslag till revidering
av EU-direktiv om byggnaders energiprestanda**

10

KS.2022.0029



2021-12-22
I2021/03358

Infrastrukturdepartementet

Remiss av förslag till revidering av EU-direktivet om byggnaders energiprestanda

Remissinstanser

- 1 2030 sekretariatet
- 2 Affärsverket svenska kraftnät
- 3 Applia
- 4 Avfall Sverige
- 5 Bil Sweden
- 6 Boden kommun
- 7 Borgholm kommun
- 8 Bostadsrätterna
- 9 Boverket
- 10 Burlöv kommun
- 11 Byggföretagen
- 12 Byggmaterialindustrierna
- 13 Byggnadsarbetareförbundet
- 14 Drivkraft Sverige
- 15 Elsäkerhetsverket
- 16 Energi- och miljötekniska föreningen
- 17 Energieffektiviseringsföretagen
- 18 Energiforsk
- 19 Energiföretagen Sverige

- 20 Energigas Sverige
- 21 Energikontoren Sverige
- 22 Energimarknadsinspektionen
- 23 EnergiRådgivarna
- 24 Eslöv kommun
- 25 Falkenberg kommun
- 26 Fastighetsägarna Sverige
- 27 Fores
- 28 Forest Stewardship Council
- 29 Fortifikationsverket
- 30 Fossilfritt Sverige
- 31 Föreningen Sveriges Bygglövsgranskare och byggnadsnämndssekreterare
- 32 Föreningen Sveriges byggnadsinspektörer
- 33 Funktionskontrollanterna i Sverige, Funkis
- 34 Greenpeace Sverige
- 35 Gröna Bilister
- 36 Göteborg kommun
- 37 Hagainitiativet
- 38 Hudiksvall kommun
- 39 Hyresgästföreningen
- 40 Installatörsföretagen
- 41 Jernkontoret
- 42 Kalix kommun
- 43 Karlstad kommun
- 44 Katrineholm kommun
- 45 Kommerskollegium
- 46 Kommunalarbetsförbundet
- 47 Konjunkturinstitutet
- 48 Konkurrensverket
- 49 Konsumenternas energimarknadsbyrå

- 50 Konsumentverket
- 51 Kontrollansvarigas Riksförening
- 52 Kramfors kommun
- 53 Ljusdal kommun
- 54 Lantbrukarnas Riksförbund
- 55 Länsstyrelsen i Blekinge
- 56 Länsstyrelsen på Gotland
- 57 Länsstyrelsen i Jönköping
- 58 Länsstyrelsen i Norrbotten
- 59 Länsstyrelsen i Stockholm
- 60 Länsstyrelsen i Västernorrland
- 61 Länsstyrelsen i Örebro
- 62 Malmö kommun
- 63 Miljömärkning Sverige
- 64 Mölndal kommun
- 65 Naturskyddsföreningen Sverige
- 66 Naturvårdsverket
- 67 Norrköping kommun
- 68 Nordmaling kommun
- 69 Norrtälje kommun
- 70 Näringslivets regelnämnd
- 71 Nätverket för hållbart näringsliv
- 72 Oberoende Elhandlare
- 73 Orsa kommun
- 74 Programme for the Endorsement of Forest Certification - PEFC
- 75 Power Circle
- 76 Region Halland
- 77 Region Dalarna
- 78 Region Stockholm
- 79 Region Västerbotten

- 80 Region Östergötland
- 81 RISE
- 82 Simrishamn kommun
- 83 Skogsindustrierna
- 84 Skogsstyrelsen
- 85 SmåKom
- 86 Statens energimyndighet
- 87 Statens Fastighetsverk
- 88 Stockholm Environment Institute
- 89 Stockholm kommun
- 90 Strängnäs kommun
- 91 Styrelsen för teknisk ackreditering och kontroll (Swedac)
- 92 Svenska Bioenergiföreningen
- 93 Svensk Solenergi
- 94 Svensk Torv
- 95 Svensk ventilation
- 96 Svensk Vindenergi
- 97 Svenska Kyl- och Värmepumpsföreningen
- 98 Svenskt Näringsliv
- 99 Svenska parkeringsföreningen
- 100 Sveriges Allmännytt
- 101 Sveriges Arkitekter
- 102 Sveriges byggindustrier
- 103 Sveriges energiföreningars riksorganisation
- 104 Sveriges ingenjörer
- 105 Sveriges Kommuner och Regioner
- 106 Sveriges konsumenter
- 107 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
- 108 Sweco
- 109 Sweden Green Building Council

- 110 Swedisol
- 111 Säffle kommun
- 112 Söderköping kommun
- 113 Tanum kommun
- 114 Teknikföretagen
- 115 Trafikanalys
- 116 Trafikverket
- 117 Transportstyrelsen
- 118 Tranås kommun
- 119 Trä- och möbelindustriföretagen
- 120 Umeå kommun
- 121 Villaägarnas riksförbund
- 122 Vindeln kommun
- 123 Vingåker kommun
- 124 Vision
- 125 Världsnaturfonden – WWF
- 126 Värmdö kommun
- 127 Västra Götalandsregionen
- 128 Västerås kommun
- 129 YES Europe
- 130 Örebro kommun

Remissen berör kommissionens förslag till revidering av Direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda.

Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet **senast den 9 februari 2022**. Svaren bör lämnas per e-post till i.remissvar@regeringskansliet.se, i.e.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till katarina.handel@regeringskansliet.se. Ange diarienummer **I2021/03358** och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

EU-förslaget kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria [Svara på remiss \(SB PM 2021:1\)](#). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

För frågor om remissen kontakta Katarina Händel på katarina.handel@regeringskansliet.se

Magnus Blümer
Departementsråd

Kopia till
Elanders Sverige AB, e-postadress: betankande@elanders.com



Brussels, 15.12.2021
COM(2021) 802 final

2021/0426 (COD)

Proposal for a

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

on the energy performance of buildings (recast)

(Text with EEA relevance)

{SEC(2021) 430 final} - {SWD(2021) 453 final} - {SWD(2021) 454 final}

EXPLANATORY MEMORANDUM

1. CONTEXT OF THE PROPOSAL

• Reasons for and objectives of the proposal

The revision of the Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) is part of the 2021 Commission Work Programme “Fit for 55” package and complements the other components of the package proposed in July 2021¹, setting the vision for achieving a zero-emission building stock by 2050. As already indicated in the Climate Action Plan², it is a key legislative instrument to deliver on the 2030 and 2050 decarbonisation objectives. It follows up on key components of the three focus areas³ of the Renovation Wave Strategy⁴, including the intention to propose mandatory minimum energy performance standards, following an impact assessment looking at their scope, timeline, phasing in and accompanying support policies. Given the need for appropriate consultation and impact assessment processes, the proposed revision could only come slightly later than the first set of “Fit for 55” initiatives adopted in July 2021.

The proposal is particularly important because buildings account for 40% of energy consumed and 36% of energy-related direct and indirect greenhouse gas emissions. In the EU, heating, cooling and domestic hot water account for 80% of the energy that households consume. Making Europe more resilient calls for renovation of EU buildings, making them more energy efficient and less dependent on fossil fuels. Renovation is key for reducing the energy consumption of buildings, for bringing down emissions and for reducing energy bills. In addition, renovation generates local jobs and economic growth. Given the long lead-in time required to induce changes in the building sector, a timely revision of the Directive is needed to support achieving the “Fit for 55” objectives.

1.1. Interplay “Fit for 55” package and notably the new ETS

The “Fit for 55” package consists of a set of inter-connected proposals backed by impact assessment analysis taking this into account. The analysis⁵ showed that an over-reliance on strengthened regulatory policies would lead to unnecessarily high economic burdens, while carbon pricing alone would not overcome persistent market failures and non-economic barriers. The chosen policy mix therefore carefully balances pricing, targets, standards and support measures. The proposed EPBD revision is set within the same frame. As a consequence, a change in the balance of the overall mix would call for adjusting different parts of policy. A weakening in pricing and targets measures fostering the decarbonisation of the building sector would call for correspondingly more stringent regulatory measures in the EPBD revision, most notably with regard to fossil fuel phase out and mandatory minimum energy performance standards.

The relevant Commission’s impact assessments have shown that the achievement of targets would be less certain and more costly in the absence of a carbon price signal on heating fuels, such as the proposed new emissions trading system (ETS) for buildings and road transport. This works best hand in hand with EU regulatory measures and complementary national

¹ https://ec.europa.eu/clima/news-your-voice/news/delivering-european-green-deal-2021-07-14_en

² Climate Target Plan: Stepping up Europe’s 2030 climate ambition Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people, COM/2020/562 final

³ Tackling energy poverty and worst-performing buildings; public buildings and social infrastructure showing the way; and decarbonising heating and cooling.

⁴ A Renovation Wave for Europe - greening our buildings, creating jobs, improving lives

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550&from=EN>

measures, as incentivised by the proposed higher ambition in the Effort Sharing Regulation (ESR), the Energy Efficiency Directive (EED) and the Renewable Energy Directive (RED).

The new ETS creates economic incentives for building decarbonisation and generates revenues for public support, targeted in particular to support vulnerable households. The revised EPBD addresses non-economic barriers to renovation⁶. It creates an enabling framework to provide financial support to renovation without directly mobilizing the required funding. A revised EPBD could contribute significantly to achieving the 2030 objectives. The EPBD Impact Assessment⁷ shows that, in its absence, the overall emission reductions needed will fall short by roughly half of what is needed in the residential and services sector to achieve the 2030 goal.

Without these revisions, more measures at Member State level would be necessary to make up for this gap, but uncertainty around their effectiveness, timeliness and consistency with the 2050 decarbonisation objective enshrined in the European Climate Law⁸ would dull incentives for a rapid scale up in renovation rates. In the absence of strengthened EU or national regulatory measures boosting the rate of renovations, carbon price would need to be higher⁹ and ultimately non-economic barriers to renovations would remain unaddressed.

It will be important to preserve consistency across all building-related provisions in the package during negotiations to agree on a coherent and robust framework for buildings to meet the EU's 2030 and 2050 targets.

1.2. Issues around vulnerability, affordability and energy poverty

A main novelty of the revision is the introduction of minimum energy performance standards to trigger the required transformation of the sector. Building renovation has two widely recognised positive economic impacts: 1. decreasing energy costs, alleviating energy poverty, and 2. increasing the value of more energy performing buildings. Other benefits include better quality of living and shorter average vacancy periods.

The benefits of lower energy bills are even more relevant in a context of high energy prices. People living in worst-performing buildings and those facing energy poverty would benefit from renovated and better buildings and from reduced energy costs, and be buffered from further market price increases and volatility.

On the other hand, landlords may be tempted to pass renovation costs to tenants to cover for their upfront investment. Also, a more pronounced focus on addressing the shortcomings of existing worst-performing buildings could reduce further their prices in market transactions, even if a certain correlation between energy performance classes and value already exists today.

⁶ Directing renovation towards the buildings with the highest potential and the highest structural barriers of risk aversion, split incentives and co-ownership structures and to stimulate the more complex deeper renovations.

⁷ SWD (2021) 453, Commission Staff Working Document, Impact Assessment Report, Accompanying the document, Directive of the European Parliament and of the Council on the energy performance of buildings (recast)

⁸ Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 ('European Climate Law') (<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-27-2021-INIT/en/pdf>)

⁹ See the MIX-CP scenario underpinning the ETS Impact Assessment: https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/energy-modelling/policy-scenarios-delivering-european-green-deal_en

EU-wide minimum energy performance standards have been carefully designed to mitigate possible negative social effects and maximise their social benefits, notably as regards improving living conditions in worst-performing buildings and alleviating or even preventing energy poverty. Member States will be required to support compliance with minimum energy performance standards with an adequate support framework that includes financial support, technical assistance, removal of barriers and monitoring of social impacts, in particular on the most vulnerable.

National building renovation plans will pay attention to monitoring the reduction of people affected by energy poverty and of population living in inadequate housing (e.g. leaking walls or roofs) or with inadequate thermal comfort conditions. The plans will present an overview of national policies and measures empowering and protecting vulnerable households, alleviating energy poverty and ensuring housing affordability.

The measures in this proposal are coherent with policy and measures across EU instruments supporting a socially just transition. These include reporting on progress towards national indicative objectives to reduce the number of households in energy poverty under the National Energy and Climate Plans and planned investments to mitigate distributional effects and to promote structural solutions – notably energy renovation of buildings including energy efficiency improvement measures or integration of energy production from renewable energy sources, decarbonisation of their heating and cooling systems – to reduce fossil fuel reliance in line with the proposed Social Climate Plans, as well as the Energy Poverty Advisory Hub, which supports Member States' efforts in alleviating and monitoring energy poverty.

1.3. Availability of financing, EU funds and national support measures

The proposal is well coordinated with other relevant instruments, notably as regards EU and national funds. The Recovery and Resilience Facility (RRF) is triggering significant investments into building renovation thanks to the strong 'Renovate' flagship components across national recovery and resilience plans. This will continue between now and 2025-2026 paving the way for improvements triggered by the EPBD to come in.

Under the current Multiannual Financial Framework ('MFF'), there is availability of EU funds across different programmes, which have identified the buildings sector as a priority: regional funds under Cohesion Policy, Just Transition Fund, and Invest EU are key in this regard. They are complemented by the dedicated technical support and assistance from the European Commission to national public administrations in order to facilitate the necessary reforms and the preparations for investments to be effective.

The proposed new ETS's Social Climate Fund would bridge the gap between the RRF, and the transition between this current MFF and the post-2027 period, and mobilise EUR 72.2 billion for the period 2025-2032 to support households, notably those living in worst-performing buildings. This Fund would cover the upfront costs and ease compliance of low-income households with the minimum energy performance standards proposed in the EPBD. The investments under the national Social Climate Plans will be an integral part of the financing measures contained in the National building renovation plans under the EPBD.

In order to be classified as a sustainable economic activity under the EU Taxonomy Climate Delegated Act, building renovation needs to either achieve 30% energy savings, comply with minimum energy performance requirements for major renovation or consist of specific individual measures classified as sustainable. Renovation to comply with the proposed Union-wide minimum energy performance standards is typically in line with the EU Taxonomy criteria related to building renovation activities.

In addition, the Commission is currently revising the relevant state aid framework and aims to make it more conducive to the needs of the EPBD revision and in particular of the EU-level minimum energy performance standards (MEPS). The resulting state aid provisions would be important to incentivize early compliance with minimum energy performance standards set at EU level in relation to improving the worst-performing buildings.

1.4. Objectives of the proposal

The main objectives of this revision are reducing buildings' greenhouse gas (GHG) emissions and final energy consumption by 2030 and setting a long-term vision for buildings towards EU-wide climate neutrality in 2050. In order to meet them, the initiative is grounded in several specific objectives: to increase the rate and depth of buildings renovations, to improve information on energy performance and sustainability of buildings, and to ensure that all buildings will be in line with the 2050 climate neutrality requirements. Strengthened financial support and modernisation and system integration are levers to deliver on these objectives.

• Consistency with existing policy provisions in the policy area

As explained above, the proposed revision aims at fostering both push and pull factors supporting buildings' decarbonisation in conjunction with the incentives for national action established in the ESR and the carbon pricing impacts of the new emissions trading system for buildings and road transport¹⁰. The proposal revises an existing legislative tool. As such, it cannot substitute for a target, such as those set under the ESR, but it supports their achievement. It works hand in hand with the proposed new ETS, one fostering the decarbonisation of heating fuels and technologies and the other reducing energy consumption.

The EPBD will set the overall vision for new and existing buildings that applies across building-related provisions of the other "Fit for 55" initiatives¹¹. By upscaling actions to reduce energy consumption in the building sector, the EPBD will also contribute to the delivery of the overall energy efficiency targets set in the Energy Efficiency Directive (EED). The higher number of renovations triggered by the EPBD proposal and by the requirement for new buildings to install heating systems with zero direct greenhouse gas emissions and to integrate renewable energies to become zero-emission buildings will enable the indicative 2030 target for the share of renewables in buildings' final energy consumption in line with the Renewable Energy Directive (RED). The proposal will support the replacement of inefficient fossil-fuel boilers by systems with no direct GHG emissions, such as heat pumps and other renewable based technologies.

The proposal upgrades private recharging infrastructure in car parks in and adjacent to buildings, complementing the updated Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR) setting stronger ambitions on the overall targets, including on publicly available recharging infrastructure for electric vehicles. In line with the European Green and the new EU Urban mobility framework also includes provisions for improving bicycle parking infrastructure.

The proposal similarly complements products legislation, e.g. the Energy Labelling Regulation (ELR), which incentivises consumers to purchase best-in-class energy-related products and appliances placed in buildings. The EPBD works in tandem with the Ecodesign

¹⁰ As shown in the relevant impact assessment, the parameters for the new ETS on road transport and buildings were fixed consistently with the energy efficiency target level in the proposal for a revision of the Energy Efficiency Directive and the expected increase in the renovation rate to be brought about by what was then the forthcoming EPBD revision proposal.

¹¹ List of proposals: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal_en#renovating-buildings-for-greener-lifestyles

Directive (ED), which sets energy performance and other environmental performance requirements on energy-related products, in particular for technical building systems (e.g. boilers, heat pumps or light sources) and equipment used in buildings (e.g. household appliances). The performance of construction products is addressed in the Construction Products Regulation (CPR) and the proposal also contributes to continuous progress towards climate adaptation, through the provisions related to strengthening of the climate resilience of buildings.

In parallel, the strengthened information tools of the EPBD, which will include also a carbon metric, will help financial investors monetise the benefits of buildings decarbonisation and household or commercial actors to better factor in the economic benefits of building renovations and their repayment plans. These aspects are also aligned with the building-related elements of the EU taxonomy for sustainable activities¹².

2. LEGAL BASIS, SUBSIDIARITY AND PROPORTIONALITY

• Legal basis

The proposal is based on Article 194(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union, the legal basis for Union policy on energy. The proposed measures aim at ‘promot[ing] energy efficiency and energy saving and the development of new and renewable forms of energy’ (Article 194(1)(c) TFEU).

• Subsidiarity (for non-exclusive competence)

2.1. *The need for EU action*

Energy policy is a shared competence between the EU and Member States and an area of well-established EU policy. To a large extent the proposed changes in the EPBD reflect the need to update it in order to reflect the increased ambition of the EU climate and energy targets. This is in addition to the fact that the assessment of the EU-wide impact of the National Energy & Climate Plans (‘NECP’) that the Commission published in September 2020¹³ showed an ambition gap as regards energy efficiency: 2.8 percentage points for primary energy consumption and 3.1 points for final energy consumption in the EU, as compared to the 2030 goals currently in force. Further EU wide measures in the revised EPBD are thus needed in line with what is foreseen in the Energy Union Governance Regulation¹⁴.

Buildings are local infrastructures but insufficient renovation rates and depth are a common issue faced by all Member States in the EU. The underlying causes are mostly of non-economic nature and relevant across Member States. Setting a common EU framework for the decarbonisation trajectory of buildings and related requirements while allowing for adaptation to national circumstances would thus bring much needed certainty for all actors across the supply chain of renovation and construction, and predictability and readiness to all stakeholders, from industries, to local and national workforces, private investors and financial institutions. Past experience with the long-term renovation strategies underlines the importance of better ensuring the right mix between flexibility and harmonised requirements to spur sufficient efforts across all Member States for the achievement of EU-level targets.

¹² https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/sustainable-finance/eu-taxonomy-sustainable-activities_en

¹³ https://ec.europa.eu/info/news/commission-publishes-assessment-national-energy-climate-plans-2020-sep-17_en

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999&from=EN>

2.2. *EU added value*

A strengthened common EU framework will provide the incentives for Member States with different levels of ambition to accelerate, in a coordinated way and at the necessary scale, the energy transition towards more energy efficient and performant buildings.

Sufficiently strong regulatory signals – for both the existing stock and new buildings - will drive investments into building renovation, create jobs, stimulate innovation, increase the benefits of the internal market for construction products and appliances and have a positive impact on the competitiveness of the construction ecosystem and related sectors. This, together with a reinforced ‘shared language’ of common standards and access to information, will also ensure that the buildings sector reduces its GHG emissions in the most cost-effective way, e.g. through economies of scale.

Buildings do not move across borders, but building-related financing as well as the technologies and solutions that are installed therein do, from insulation, to heat pumps, efficient glazing, or photovoltaic panels. EU action leads to a modernisation of national regulations in the building sector to meet the decarbonisation objectives, opening wider markets for innovative products globally and enabling cost reductions when they are most needed, and industrial growth.

Finally, EU action through the revised EPBD brings multiple benefits, from better health and wellbeing for citizens, local job creation supporting recovery, alleviation of energy poverty, social inclusion, improved living conditions, reduced greenhouse gas emissions, climate resilience, to the reduction of energy consumption and energy costs. It is also in accordance with the New European Bauhaus initiative¹⁵, which invites to combine sustainability of buildings and the built environment with quality of living and social inclusion.

- **Proportionality**

The measures included in the legislative proposal are considered proportionate and build to the maximum on the existing design of the original 2002 Directive and the 2010 and 2018 revisions. As detailed in section 3 below, the concerns expressed by the Regulatory Scrutiny Board in its negative opinions on the proportionality and the level of EU harmonisation of the preferred option identified in the accompanying impact assessment report have been addressed by modifying the proposal to ensure the respect of the subsidiarity and proportionality principles.

- **Choice of the instrument**

The proposal entails substantive amendments to the EPBD, which was already amended in 2018¹⁶. This proposal therefore is for a recast of the existing Directive, in line with the Commission’s commitment under paragraph 46 of the Inter-institutional Agreement on better law-making¹⁷. The new legal act will replace and repeal the earlier Directive (EU) 2010/31/EU.

3. RESULTS OF EX-POST EVALUATIONS, STAKEHOLDER CONSULTATIONS AND IMPACT ASSESSMENTS

¹⁵ https://europa.eu/new-european-bauhaus/system/files/2021-09/COM%282021%29_573_EN_ACT.pdf

¹⁶ In 2018 by Directive (EU) 2018/844

¹⁷ OJ L 123, 12 May 2016, p.1.

- **Ex-post evaluations/fitness checks of existing legislation**

The EPBD was evaluated in 2016¹⁸. The measures stemming from the last review of the EPBD (2018) were transposed recently (2020), not allowing to gather sufficient data on their impact to make a new evaluation relevant.

- **Stakeholder consultations**

Complementary methods have been used to allow for a comprehensive consultation process enabling all stakeholders to have a say.

- An Inception Impact Assessment (Roadmap) was published on the Commission [Have Your Say portal](#) on 22 February 2021. It was open for feedback during 4 weeks and received 243 replies;
- A public consultation, based on a structured online questionnaire in the EU Survey tool and in line with the Commission Better Regulation rules was published on the [Have Your Say portal](#) from 30 March 2021, for 12 weeks. It covered the scope, type and design of possible policy options, based on multiple-choice and open questions. Like the Roadmap, it was open to all. 535 replies were received. The majority of participants were business associations and companies (52%), followed by EU citizens (15%), NGOs (12%) and local and national public authorities (7%).
- Five dedicated and targeted workshops were organised between 31 March and 3 June 2021. These events were organised thematically to address specific areas for policy options, on “Setting a vision for buildings and a decarbonised building stock”, “Minimum energy performance standards for existing buildings”, “Strengthening buildings information tools (with a focus on energy performance certificates)”, “Fostering the green and digital transition” and “Accessible and affordable financing – energy poverty”. More than 200 participants took part in each workshop on average.
- Additional engagement with stakeholders has taken place on an ad hoc basis.

The Commission also informed national delegations and administrations and collected their views at meetings of the Energy Working Party, the Energy Performance of Buildings Committee and the Concerted Action plenary meetings.

3.1. *Summary of stakeholders' views*

A clear majority of respondents to the public consultation expressed support for minimum energy performance standards (75% of respondents in favour). 61% of participants expressed the view that the EPBD provisions on the Long-Term Renovation Strategies should be modified and 89% supported the option to strengthen the monitoring of objectives identified by Member States in their Long-Term Renovation Strategies. 84% were in favour of defining zero-emission buildings in the EPBD. 73% of respondents were of the opinion that the EPBD could contribute to making a wider range of building-related energy performance data available and accessible. Energy performance certificates need to be updated and the quality improved according to a clear majority (65%) and an even stronger one (76%) backed harmonising energy performance certificates.

More than two thirds of respondents (68%) favoured including in the EPBD measures to report on whole life-cycle carbon emissions (manufacturing and construction, use and end of

¹⁸ COM(2016) 765 final https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/swd-2016-408-final_en_0.pdf

life). On e-mobility, respondents expressed support overall for strengthened requirements. More than three quarters (77%) were in favour of linking renovation funding support to the depth of renovation and 68% were of the view that it would be beneficial to provide a legal definition of “deep renovation”. Finally, on financing, the general view expressed, also in the workshops, was that it should be more accessible, through a combination of direct grants, tax incentives, energy efficiency mortgages and other types of incentive mechanisms, and that it should come together with provisions on access to one-stop-shops. Targeted financial support for lower and middle-income households was identified as being the most important policy measure addressing energy poverty.

The policy workshops concurred with the public consultation in terms of overall direction and provided useful additional insights.

- **Collection and use of expertise**

This proposal builds on the 2016 evaluation and on data and experiences from the implementation of the EPBD. The JRC provided support on the analysis and assessment of compliance and of national practices. The EPBD Concerted Action initiative produced analysis of the national experiences of implementation of the EPBD. In addition, the Commission bases itself on the growing body of peer-reviewed empirical research and makes use of several support contracts ongoing or recently completed.

The quantitative and qualitative assessment of impacts and administrative costs and the analysis of the input from stakeholders was supported by a specific technical support contract¹⁹. The analysis within this contract was conducted using a set of modelling tools to represent the building stock and the broader macro-economic and social impacts. The main statistics and data used, also to populate the dataset underlying the models used, refer to the Building Stock Observatory and EUROSTAT indicators. Results from several ongoing research and innovation projects funded under the Horizon2020 programme were also assessed and provided input to the analysis.

This proposal benefits also from the evidence gathered in the impact assessment of the 2030 Climate Target Plan, and relevant evidence compiled in other Green Deal initiatives. As other proposals of the “Fit for 55” policy package, the baseline for assessment considers the updated EU Reference Scenario, a projection of the evolution of EU and national energy systems and greenhouse gas emissions under the current policy framework which includes COVID-19 impacts.

- **Impact assessment**

The analysis in the impact assessment confirmed that the EPBD framework is insufficient for the achievement of the 2030 climate objectives. In particular, no specific measure is in place to address non-economic barriers limiting energy renovation of buildings.

The draft impact assessment was submitted twice to the Commission’s Regulatory Scrutiny Board. Following a first negative opinion, the Board issued a final second negative opinion²⁰, which underlined the need for political guidance on whether, and under which conditions, the proposal for the EPBD review could proceed further. The Board explained that it maintained

¹⁹ Technical assistance for policy development and implementation on buildings policy and renovation Support for the ex-ante impact assessment and revision of Directive 2010/31/EU on energy performance of buildings Service request 2020/28 – ENER/CV/FV2020-608/07; DG Climate Action CLIMA.A4/FRA/2019/0011.

²⁰ <https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/>

its negative opinion because the draft impact assessment report failed to (1) clearly identify the additional gap the EPBD revision would have to fill given the rest of the “Fit for 55” proposals; (2) convincingly show the need for harmonised EU level measures given the heterogeneity of the building sector in Member States; and (3) sufficiently clarify the reason for the selection of the various individual components of the preferred package of policy options.

The working methods of the European Commission empower the Vice President for Inter-Institutional Relations and Foresight to approve the continuation of an initiative that has been subject to a second negative opinion by the Regulatory Scrutiny Board.

Because of the political importance of this initiative, its role within the Fit for 55 package of proposals of July 2021, the urgency of action in the field of building renovation and the fact that the need for policy guidance expressed by the Regulatory Scrutiny Board could be satisfactorily met in the adapted legal proposal, the Commission, also in the light of the agreement by the Vice President for Inter-Institutional Relations and Foresight, has considered it opportune to proceed with the EPBD revision.

The Commission considers the Board’s finding with regard to the insufficient clarity on the role of the EPBD within the “Fit for 55” package to reflect its assessment of the quality of the draft impact assessment report rather than a fundamental concern about the overall policy mix of the “Fit for 55” package. It is important to flag also that the opinions of the Regulatory Scrutiny Board are an assessment of the quality of the draft impact assessment and not an assessment of the related legislative proposals. The interplay between regulatory measures, pricing mechanisms and targets was explained in the preceding sections of this explanatory memorandum. It frames the proposed EPBD revision in the same manner as it framed all other proposals of the “Fit for 55” package, which were all supported by individual impact assessment reports positively assessed by the Board.

The Commission has carefully considered the Board’s view that the draft impact assessment report did not provide sufficiently solid evidence supporting the preferred set of policy measures, most notably with regard to the degree of EU harmonisation proposed therein. Against this background, the Commission has deviated from the option indicated in the draft impact assessment to introduce a phased-in and time-bound tightening of EU-level minimum energy performance standards (MEPS) for certain type of buildings coupled with an obligation for Member States to introduce national MEPS for all other buildings. Now, the national MEPS are proposed as voluntary and differences in national building stocks are better taken into consideration by giving greater flexibility to Member States in drawing up their plans to achieve the goal of a zero-emission building stock by 2050.

However, EU-level minimum energy performance standards for the very worst-performing buildings have been retained to ensure sufficient initial effort from all on those buildings where the biggest energy efficiency gains, GHG emissions reductions and societal co-benefits can be achieved. Member States are left free to establish the specific timelines for these buildings to achieve higher energy performance classes by 2040 and 2050. Where Member States establish national MEPS, they should be designed with a view to the national roadmap and the national targets for 2030, 2040 and 2050 that Member States will establish as part of their National building renovation plans to reach the overall decarbonisation objective by 2050.

Crucially, the very worst-performing buildings covered by the EU-level minimum energy performance standards are also the buildings where deeper renovation efforts are required and for which the incentives provided by carbon prices are most likely to fall short, given the pervasive market failures affecting this sub-sector across all Member States. Importantly, as

the residential segment of those buildings is also that where the most vulnerable households tend to live, the proposed measure (and its supporting financial framework) is considered crucial for a climate transition that leaves no one behind. In addition, the proposal gives longer timelines for residential buildings to phase-in and comply with the EU-level minimum energy performance standards, as compared to buildings owned by public bodies and to other non-residential buildings.

In addition to the above, the proposal has also been modified making a significant number of elements in the Energy Performance Certificates optional. Compared to the preferred option in the draft impact assessment where most measures were obligatory, the present proposal provides further flexibility to Member States. Existing mechanisms have also been prioritised over the creation of new requirements, notably by slimming down the requirements for National Building Renovation Plans and fully integrating them with the NECPs.

The resulting proposal leaves a large margin for manoeuvre to Member States to adapt their buildings regulatory and financing policies to national and local circumstances with a view to meet a common overall ambition. The contribution of the EPBD revision to the overall “Fit for 55” package is not diminished but the key responsibility for its realisation falls more upon Member States than originally envisaged, with due respect for the principle of subsidiarity. Member States are called to design and implement appropriately ambitious National Building Renovation Plans taking into due account of their ESR targets and of the proposed cap on the emission from the use of heating fuels in the building sector. The Commission will assess the National Building Renovation Plans against this background.

The review clause makes explicit reference to the Commission assessment of whether EU-building related measures, including carbon pricing, will bring sufficient improvements to deliver a fully decarbonised, zero-emission building stock by 2050, or whether further binding measures at Union level, such as strengthened EU-wide minimum energy performance standards, need to be introduced, at the latest by the end of 2027.

More specific comments about the Board’s findings can be found in Annex I to the impact assessment accompanying this proposal. The impact assessment provides an analysis of the problem and identifies possible measures to increase renovation rates and depth, enable decarbonisation of new and existing buildings and increase the modernisation of buildings enabled by digitalisation. It packages them within four main options, representing a progressive increase in the level of ambition: low, moderate, high and higher ambition. Option 3 is identified therein as the preferred one. Following the Regulatory Scrutiny Board’s findings on the latter, the EPBD proposal was revised and is now based on a mix of option 2 (with moderate ambition) for existing buildings and option 3 (with high ambition) for information tools and new buildings.

- **Regulatory fitness and simplification**

A key objective of the revision of the EPBD in 2018 was to reduce administrative burden. It had been estimated that taken together, the measures of the preferred policy option would reduce administrative burden by almost EUR 100 million per year.²¹

The key purpose of this revision together with the building-related aspects of the other “Fit for 55” proposals is to align the building sector with the Union’s enhanced climate ambitions. To ensure effectiveness, new and updated requirements are necessary. Those requirements

²¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:4908dc52-b7e5-11e6-9e3c-01aa75ed71a1.0023.02/DOC_1&format=PDF

will mainly impact administrative authorities at national and local level in the Member States and, to a lesser extent, building owners, and will mainly rely on existing procedures and structures already in place. They have the right level of ambition – on the one hand to reach our Green Deal targets and at the same time to give business and end consumers the time to adapt.

As indicated in the impact assessment, the digitalisation of Energy Performance Certificates and the new provisions on data exchange and databases shall nonetheless reduce administrative and compliance costs and facilitate administrative procedures linked to building renovations.

- **Fundamental rights**

The Proposal is in line with Article 37 of the Charter of Fundamental Rights²² of the European Union, which requires that a high level of environmental protection and the improvement of the quality of the environment be integrated into the policies of the Union and ensured in accordance with the principle of sustainable development.

It is designed in respect of the right to property laid down in Article 17 of the Charter, and builds on Article 34 of the Charter which “recognises and respects the right to [...] housing assistance so as to ensure a decent existence for all those who lack sufficient resources, in accordance with the rules laid down by Union law and national laws and practices.”

4. BUDGETARY IMPLICATIONS

This proposal does not have any implication for the EU budget. It amends an existing Directive and largely relies on structures and rules that are already in place.

5. OTHER ELEMENTS

- **Implementation plans and monitoring, evaluation and reporting arrangements**

After adoption by the co-legislators of this Recast Directive, the Commission will undertake the following actions to facilitate its transposition:

- Draft a correlation table that serves as transposition check-list for both Member States and the Commission;
- Organise meetings with Member States’ experts in charge of transposing the different parts of the Directive to discuss how to transpose them and solve doubts, either in the context of the Concerted Action for the EPBD (CA-EPBD) or in a committee format;
- Be available for bilateral meetings and calls with Member States in case of specific questions on the transposition of the Directive;
- After the transposition deadline, the Commission will carry out a comprehensive assessment of whether Member States have completely and correctly transposed the Directive.

The proposal complements the Governance Regulation²³, which ensures that a transparent and reliable planning, reporting and monitoring system is in place, based on the NECPs and streamlined progress reports by Member States. From 2023, Member States must report

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:12012P/TXT>

²³ Regulation (EU) 2018/1999 on the Governance of the Energy Union and Climate Action

biennially on the progress made in implementing the plans and in addition, by 30 June 2023 they must notify the Commission of their draft updates of the plans, with the final updates due on 30 June 2024. The submission of building renovation plans will follow the cycles of the national energy and climate plans (NECP), except for the first building renovation plan.

- **Explanatory documents (for directives)**

Article 32(1) provides that Member States shall communicate their transposition measures together with a correlation table. This is in line with the ruling of the European Court of Justice (case C-543/17), pursuant to which Member States must accompany their notifications of national transposition measures with sufficiently clear and precise information, indicating which provisions of national law transpose which provisions of a directive. This must be provided for each obligation, not only at “article level”. If Member States comply with this obligation, they would not need, in principle, to send explanatory documents on the transposition to the Commission.

- **Detailed explanation of the specific provisions of the proposal**

Directive 2010/31/EU is amended as follows to align provisions on new and existing buildings, and on information tools, to the European Green Deal, to update its content in light of technical progress and simplify its set-up and to ensure reinforced finance and enforcement mechanisms:

- The subject matter is amended to underline that the proposal for a recast EPBD sets the vision for achieving a zero-emission building stock by 2050 and to reflect a new complementary carbon metric to orient choices towards decarbonised solutions. While the focus of the proposal is the reduction of operational greenhouse gas emissions, first steps are taken to address carbon emissions over the whole life-cycle of a building.
- A new definition of zero-emission building is introduced in Article 2: a building with a very high energy performance in line with the energy efficiency first principle, and where the very low amount of energy still required is fully covered by energy from renewable sources at the building or district or community level where technically feasible (notably those generated on-site, from a renewable energy community or from renewable energy or waste heat from a district heating and cooling system). Zero-emission buildings become the new standard for new buildings, the level to be attained by a deep renovation as of 2030 and the vision for the building stock in 2050. Article 2 also clarifies the definition of “nearly zero-energy building”, which remains the standard for new buildings until the application of the zero-emission building standard, and becomes the level to be attained by a deep renovation until 2030. It newly defines “deep renovation” as a gold standard for building renovation and “staged deep renovation” to ease its delivery. Article 2 introduces a definition of “mortgage portfolio standards”) as a mechanism to incentivise mortgage lenders to improve the energy performance of their portfolio of buildings, and encourage potential clients to make their properties more energy performing.
- Article 3 on **National building renovation plans** (previously named long-term renovation strategies) is made more operational. The monitoring framework is strengthened by introducing an assessment of the draft national building renovation plans by the Commission and the issuing of recommendations as part of the NECP process. To facilitate the presentation of the information and its assessment by the Commission and improve comparability of national plans, a common template with mandatory and voluntary elements is provided in Annex II. Mandatory elements to

report upon encompass district and neighbourhood approaches, including the role of renewable energy communities and citizen energy communities. The building renovation plans shall be submitted as part of the NECPs and their updates; exceptionally, the first draft plan is to be submitted by 30 June 2024 to take into account the time for adoption and entry into force of the revised EPBD. Progress in achieving the national targets and the contribution of the building renovation plans to national and Union targets will be reported as part of the biennial reporting under the Governance Regulation.

- Article 4 (ex-Article 3) on the methodology for calculating the energy performance of buildings in conjunction with Annex I is updated to clarify the possible use of metered energy use to calculate energy performance, and verify the correctness of calculated energy use. The article specifies how to account for the on-site use of energy from renewable sources, such as for recharging points, and for energy supplied from energy communities.
- Article 5 (ex-Article 4) on the setting of minimum energy performance requirements is amended to adapt the previously possible total exemption of protected buildings to technical progress, which allows improving the energy performance of such buildings without altering their technical character and appearance.
- Article 6 (ex-Article 5) on the calculation of cost-optimal levels is aligned to the Green Deal, specifying that the costs of greenhouse gas allowances as well as environmental and health externalities of energy use are to be considered when determining the lowest costs. The Commission will revise the cost-optimal methodology by 30 June 2026.
- Article 7 brings together all provisions on **new buildings**:
 - (a) It specifies that as of 2030, new buildings must be zero-emission buildings; new public buildings must be zero-emission as of 2027. The specific requirements for zero-emission buildings are laid down in Annex III;
 - (b) The life-cycle Global Warming Potential (GWP) of new buildings will have to be calculated as of 2030 in accordance with the Level(s) framework, thus informing on the whole-life cycle emissions of new construction. Whole-life cycle emissions are particularly relevant for large buildings, which is why the obligation to calculate them already applies to large buildings (with a useful floor area larger than 2000 square meters) as of 2027.
 - (c) Member States shall address for new buildings important dimensions going beyond energy performance, namely healthy indoor climate conditions, adaptation to climate change, fire safety, risks related to intense seismic activity and accessibility for persons with disabilities. They shall also address carbon removals associated to carbon storage in or on buildings.
- Article 8 – 10 and 15 on existing buildings and financial support combine:
 - (a) The current provisions on **major renovation**, which offer an opportunity to apply minimum energy performance requirements in place (to ensure minimum renovation depth), and also to address structural improvements, adaptation to climate change, removing hazardous substances including asbestos, and accessibility for persons with disabilities, are **complemented with new EU-level minimum energy performance standards** (triggering an increase in renovation rates) for the worst-performing public (i.e. buildings and building units owned by public bodies) and non-residential buildings. They require EPC

class G buildings to be renovated and improved to at least energy performance class F at the latest by 2027 and to at least energy performance class E at the latest by 2030, and the worst-performing residential buildings to at least class F by 2030 and to at least class E by 2033. The focus on the very lowest performing classes of the building stock ensures that efforts focus on buildings with the highest potential for decarbonisation, energy poverty alleviation and extended social and economic benefits. Member States shall also, as part of the national building renovation plans, establish specific timelines for achieving higher energy performance classes (for buildings falling in the scope of Article 9(1)) by 2040 and 2050, in line with their pathway for transforming the national building stock into zero-emission buildings. In addition to the minimum energy performance standards in accordance with Article 9(1), Member States have the option to introduce national minimum energy performance standards in their national renovation plans. Member States must support compliance with minimum energy performance standards with an enabling framework including financing support, in particular targeting vulnerable households and people affected by energy poverty or living in social housing, technical assistance, and monitoring mechanisms. The proposed provisions allow Member States to exclude several categories of buildings from the obligation to comply with minimum energy performance standards.

- (b) The introduction of voluntary renovation passports to equip building owners planning a staged renovation of their building. Member States will have to introduce a scheme of renovation passports based on the common framework to be developed by the Commission by the end of 2024, in order to give their citizens access to the use of this tool.
- (c) Stronger provisions on the removal of obstacles and barriers to renovation, and on the mobilisation of financial incentives with one-stop-shops accessible to all building ecosystem's stakeholders, so that all barriers to building renovation, not only the costs, are addressed and Member States promote appropriate training. Higher financial incentives and technical support measures are directed to deep renovation projects and those targeting a sizeable number of buildings and leading to considerable overall energy savings. With the same objective in mind, since based on standard lifespans a boiler bought in the mid-2020s may still be in use in 2050, Member States should not be allowed to subsidise fossil-fuel boilers as of 2027.
- (d) To encourage the swift deployment of heating systems with zero direct emissions, and to avoid that investments in new generations of fossil fuel-based boilers become stranded assets, zero-emission buildings should not generate carbon emissions on-site and Member States may opt for the use of a primary energy factor for electricity aligned with the EU average²⁴.
- (e) Finally, Member States are required to focus their financial support on the alleviation of energy poverty and to support social housing, and to shield tenants from disproportionate rent levels following renovation.

As a follow up to the opinions of the Regulatory Scrutiny Board, the retained option on Minimum Energy Performance Standards does not directly correspond to any of the four options analysed in the draft impact assessment submitted to the Board. The proposal has

²⁴ In line with the Energy Efficiency Directive.

carefully been amended in view of subsidiarity and proportionality, taking into account the differences across building stocks in different Member States and giving flexibility to Member States in how they address their specific circumstances and achieve the necessary improvements of their national building stock. It places an EU-wide focus on the 15% worst-performing buildings in the corresponding national building stocks in order to maximise energy savings, cost-effectiveness and energy poverty alleviation impacts as well as more comprehensive social and economic co-benefits associated with achieving the EU's climate and energy objectives.

- The previous Article 8 is restructured. Article 11 focusses on **technical building systems** only, and a clear legal basis for national bans of boilers based on fossil fuels is introduced, allowing Member States to set requirements for heat generators based on greenhouse gas emissions or the type of fuel used. Several Member States consider such measures as essential to achieve a decarbonised building stock and to improve air quality and health. This provision addresses the current legal uncertainty on whether such bans are permitted under Article 6(1) of the Ecodesign Directive and free market rules under the Treaties. In recognition of the importance of good indoor air quality to ensure healthy buildings, the installation of measuring and control devices for the monitoring and regulation of indoor air quality is required in new buildings and, where feasible, in existing buildings undergoing major renovations.
- Article 12 on **infrastructure for sustainable mobility** is aligned with the increased climate ambition, strengthening the current requirements. Pre-cabling becomes the norm for all new buildings and buildings undergoing major renovation, and the roll-out of recharging points in new and renovated office buildings is reinforced in particular. Recharging points need to enable smart charging and Member States shall remove barriers to the installation of recharging points in residential buildings, ensuring a “right to plug” in line with the relevant provisions in the proposal for an Alternative Fuels Infrastructure Regulation. In addition, mandatory bicycle parking spaces in new buildings and buildings undergoing major renovation are introduced in order to remove barriers to cycling as a central element of sustainable, zero-emission mobility.
- Articles 13 reinforces the **Smart Readiness Indicator** for large non-residential buildings as of 2026. To facilitate development of new services related to buildings, a new Article 14 specific to **building data** ensures that the building owner, tenant and manager or third parties can have access to building systems' data. New rules on data interoperability and access to data are to be laid down by the Commission by means of an implementing act.
- Articles 16 to 19 improve the already existing provisions on **energy performance certificates**, their issuing and display, and their databases:
 - (a) To ensure comparability across the Union, by 2025 all energy performance certificates must be based on a harmonised scale of energy performance classes and comply with the template laid down in Annex V.
 - (b) The energy performance classes will be rescaled with a view to the common vision for a zero-emission building stock by 2050, while taking into account national differences of building stocks: the highest class A represents a zero-emission building, while the lowest class G shall include the 15% worst-performing buildings in the national building stock. This rescaling will ensure comparable efforts across Member States to comply with the Union-wide

minimum energy performance standards pursuant to Article 9. The indicator on the basis of which buildings are to be rated (primary energy use in kWh/(m².y)) remains unchanged, and is complemented by an indicator on operational greenhouse gas emissions and renewable energy. Other indicators remain voluntary for Member States to choose from, offering a toolbox approach that can be adjusted to national conditions.

- (c) The validity of energy performance certificates of the lower D to G classes is reduced to five years in order to ensure that they contain up-to-date information that helps citizens reduce their consumption. Simplified procedures must be available for the updates of energy performance certificates in certain simple cases and energy performance certificates must be issued in a digital format. Measures to increase reliability of the issued certificates are introduced (on-site visit and quality control).
 - (d) Better coverage of the building stock with EPCs is a precondition for its improvement, but at the same time Member States would need to ensure that they are affordable. The obligation to have an energy performance certificate is extended to buildings undergoing major renovation, buildings for which a rental contract is renewed and all public buildings. Buildings or building units which are offered for sale or rent must have an energy performance certificate, and the energy performance class and indicator should be stated in all advertisements, ensuring the relevance of energy performance on the market for sale and rental. All buildings occupied by public authorities and frequently visited by the public must display their energy performance certificate, irrespective of their size.
 - (e) Member States shall set up national databases for energy performance certificates of buildings, which also allow to gather data related to building renovation passports and smart readiness indicators. Information from the national databases shall be transferred to the Building Stock Observatory, based on a template to be developed by the Commission.
- Current provisions on inspections are grouped together and clarified to facilitate their implementation, whilst including ventilation systems as part of the EPBD measures aimed at addressing indoor air quality. To ensure the quality and reliability of renovations or of new construction works, it is foreseen that national inspection schemes or alternative tools shall be set up to verify that delivered construction and renovation works meet the designed energy performance and improve citizens' satisfaction and trust. In the same vein, providers of integrated renovation works must have access to certification or qualification schemes to ensure reliable quality of those works. The threshold for the mandatory installation of building automation and control systems should be lowered for non-residential buildings as of 2030, and new residential buildings and residential buildings undergoing major renovations must be equipped with certain monitoring and control functionalities to improve and optimise their management and operation.
- **Enforcement of buildings policy** is key to ensure that it makes real progress on the ground. Current independent control systems are extended to include renovation passports and smart readiness indicators. Monitoring and enforcement, including through penalties, will focus in particular on minimum energy performance standards and the improvement of the existing building stock.

Final provisions and review clause: with a view to the review of the EPBD in 2021 in the context of delivering on the Green Deal, the date for the next review pursuant to Article 25 is set to the end of 2027, at the latest. The review clause makes explicit reference to the Commission assessment of whether building-related measures in EU legislation, including carbon pricing, will bring sufficient improvements to deliver a fully decarbonised, zero-emission building stock by 2050, or whether further binding measures at Union level such as strengthened minimum energy performance need to be introduced. Article 32 on transposition clarifies that Member States shall provide a correlation table together with their transposition measures.

↓ 2010/31/EU

2021/0426 (COD)

Proposal for a

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
on the energy performance of buildings (recast)

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,
 Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 194(2) thereof,
 Having regard to the proposal from the European Commission,
 After transmission of the draft legislative act to the national parliaments,
 Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee²⁵,
 Having regard to the opinion of the Committee of the Regions²⁶,
 Acting in accordance with the ordinary legislative procedure,
 Whereas:

↓ 2010/31/EU recital 1 (adapted)

- (1) Directive ~~2002/91/EC~~ ☒ 2010/31/EU ☒ of the European Parliament and of the Council²⁷ ~~of 16 December 2002 on the energy performance of buildings²⁸~~ has been ☒ substantially ☒ amended ☒ several times ☒²⁹. Since further ~~substantive~~ amendments are to be made, ~~it~~ ☒ that Directive ☒ should be recast in the interests of clarity.

↓ new

- (2) Under the Paris Agreement, adopted in December 2015 under the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), its Parties have agreed to hold the increase in the global average temperature well below 2°C above pre-industrial levels and to pursue efforts to limit the temperature increase to 1,5 °C above pre-industrial levels. Reaching the objectives of the Paris Agreement is at the core of

²⁵ OJ C [...], [...], p. [...].

²⁶ OJ C [...], [...], p. [...].

²⁷ Directive 2010/31/EU of the European Parliament and of the Council of 19 May 2010 on the energy performance of buildings (OJ L 153, 18.6.2010, p. 13).

²⁸ OJ L 1, 4.1.2003, p. 65.

²⁹ See Annex ~~VIII~~^{IV}, Part A.

the Commission Communication on “The European Green Deal” of 11 December 2019³⁰. The Union committed itself to reduce the Union’s economy-wide net greenhouse gas emissions by at least 55 % by 2030 below 1990 levels in the updated nationally determined contribution submitted to the UNFCCC Secretariat on 17 December 2020.

- (3) As announced in the Green Deal, the Commission presented its Renovation Wave strategy on 14 October 2020³¹. The strategy contains an action plan with concrete regulatory, financing and enabling measures, with the objective to at least double the annual energy renovation rate of buildings by 2030 and to foster deep renovations. The revision of the Energy Performance of Buildings Directive is necessary as one of the vehicles to deliver on the Renovation Wave. It will also contribute to delivering on the New European Bauhaus initiative and the European mission on climate-neutral and smart cities.
- (4) Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council³², the ‘European Climate Law’, enshrines the target of economy-wide climate neutrality by 2050 in legislation and establishes a binding Union domestic reduction commitment of net greenhouse gas emissions (emissions after deduction of removals) of at least 55 % below 1990 levels by 2030.
- (5) The “Fit for 55” legislative package announced in the European Commission 2021 Work Programme aims to implement those objectives. It covers a range of policy areas including energy efficiency, renewable energy, land use, land change and forestry, energy taxation, effort sharing, emissions trading and alternative fuels infrastructure. The revision of Directive 2010/31/EU is an integral part of that package.

↓ 2010/31/EU recital 2

~~An efficient, prudent, rational and sustainable utilisation of energy applies, inter alia, to oil products, natural gas and solid fuels, which are essential sources of energy, but also the leading sources of carbon dioxide emissions.~~

↓ 2010/31/EU recital 3 (adapted)
⇒ new

- (6) Buildings account for 40 % of ~~the~~ final ~~total~~ energy consumption in the Union ⇒ and 36% of its energy-related greenhouse gas emissions ⇐ . ~~The sector is expanding, which is bound to increase its energy consumption.~~ Therefore, reduction of energy consumption ⇐ , in line with the energy efficiency first principle as laid down in Article 3 [revised EED] and defined in Article 2(18) of Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council³³ ⇐ and the use of energy from

³⁰ The European Green Deal, COM(2019) 640 final.

³¹ A Renovation Wave for Europe - greening our buildings, creating jobs, improving lives, COM/2020/662 final.

³² Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 (‘European Climate Law’) (OJ L 243, 9.7.2021, p. 1).

³³ Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the Governance of the Energy Union and Climate Action, amending Regulations (EC) No 663/2009 and (EC) No 715/2009 of the European Parliament and of the Council, Directives 94/22/EC, 98/70/EC, 2009/31/EC, 2009/73/EC, 2010/31/EU, 2012/27/EU and 2013/30/EU of the European Parliament and

renewable sources in the buildings sector constitute important measures needed to reduce the Union's energy dependency and greenhouse gas emissions. ~~Together with an increased use of energy from renewable sources, measures taken to reduce energy consumption in the Union would allow the Union to comply with the Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC), and to honour both its long-term commitment to maintain the global temperature rise below 2 °C, and its commitment to reduce, by 2020, overall greenhouse gas emissions by at least 20 % below 1990 levels, and by 30 % in the event of an international agreement being reached.~~ Reduced energy consumption and an increased use of energy from renewable sources also have an important part to play in ⇨ reducing the Union's energy dependency, ⇨ promoting security of energy supply, ⇨ and ⇨ technological developments and in creating opportunities for employment and regional development, in particular in ⇨ islands and ⇨ rural areas.

↓ new

- (7) Buildings are responsible for greenhouse gas emissions before, during and after their operational lifetime. The 2050 vision for a decarbonised building stock goes beyond the current focus on operational greenhouse gas emissions. The whole life-cycle emissions of buildings should therefore progressively be taken into account, starting with new buildings. Buildings are a significant material bank, being repositories for resources over many decades, and the design options largely influence the whole life-cycle emissions both for new buildings and renovations. The whole life-cycle performance of buildings should be taken into account not only in new construction, but also in renovations through the inclusion of policies for the reduction of whole life-cycle greenhouse gas emissions in Member States' building renovation plans.
- (8) Minimizing the whole life-cycle greenhouse gas emissions of buildings requires resource efficiency and circularity. This can also be combined with turning parts of the building stock into a temporary carbon sink.
- (9) The global warming potential over the whole life-cycle indicates the building's overall contribution to emissions that lead to climate change. It brings together greenhouse gas emissions embodied in construction products with direct and indirect emissions from the use stage. A requirement to calculate the life-cycle global warming potential of new buildings therefore constitutes a first step towards increased consideration of the whole life-cycle performance of buildings and a circular economy.
- (10) Buildings are responsible for about half of primary fine particulate matter (PM2.5) emissions in the EU that cause premature death and illness. Improving energy performance of buildings can and should reduce pollutant emissions at the same time, in line with Directive (EU) 2016/2284 of the European Parliament and the Council³⁴.

of the Council, Council Directives 2009/119/EC and (EU) 2015/652 and repealing Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council (OJ L 328, 21.12.2018, p. 1).

³⁴ Directive (EU) 2016/2284 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2016 on the reduction of national emissions of certain atmospheric pollutants, amending Directive 2003/35/EC and repealing Directive 2001/81/EC (OJ L 344, 17.12.2016, p.1).

↓ 2010/31/EU recital 4

~~Management of energy demand is an important tool enabling the Union to influence the global energy market and hence the security of energy supply in the medium and long term.~~

↓ 2010/31/EU recital 5 (adapted)

~~The European Council of March 2007 emphasised the need to increase energy efficiency in the Union so as to achieve the objective of reducing by 20 % the Union's energy consumption by 2020 and called for a thorough and rapid implementation of the priorities established in the Commission Communication entitled 'Action plan for energy efficiency: realising the potential'. That action plan identified the significant potential for cost effective energy savings in the buildings sector. The European Parliament, in its resolution of 31 January 2008, called for the strengthening of the provisions of Directive 2002/91/EC, and has called at various times, on the latest occasion in its resolution of 3 February 2009 on the Second Strategic Energy Review, for the 20 % energy efficiency target in 2020 to be made binding. Moreover, Decision No 406/2009/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the effort of Member States to reduce their greenhouse gas emissions to meet the Community's greenhouse gas emission reduction commitments up to 2020³⁵, sets national binding targets for CO₂ reduction for which energy efficiency in the building sector will be crucial, and Directive 2009/28/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of the use of energy from renewable sources³⁶ provides for the promotion of energy efficiency in the context of a binding target for energy from renewable sources accounting for 20 % of total Union energy consumption by 2020.~~

↓ 2010/31/EU recital 6 (adapted)

~~The European Council of March 2007 reaffirmed the Union's commitment to the Union-wide development of energy from renewable sources by endorsing a mandatory target of a 20 % share of energy from renewable sources by 2020. Directive 2009/28/EC establishes a common framework for the promotion of energy from renewable sources.~~

↓ 2010/31/EU recital 7 (adapted)

~~It is necessary to lay down more concrete actions with a view to achieving the great unrealised potential for energy savings in buildings and reducing the large differences between Member States' results in this sector.~~

↓ 2010/31/EU recital 8 (adapted)

⇒ new

- (11) Measures to improve further the energy performance of buildings should take into account climatic ☒ conditions, ☒ ⇒ including adaptation to climate change, ⇐ and local conditions as well as indoor climate environment and cost-effectiveness. ~~These~~ ☒ Those ☒ measures should not affect other requirements concerning buildings

³⁵ OJ L 140, 5.6.2009, p. 136.

³⁶ OJ L 140, 5.6.2009, p. 16.

such as accessibility ⇨ , fire safety and seismic ⇨ safety and the intended use of the building.

↓ 2010/31/EU recital 9

⇨ new

- (12) The energy performance of buildings should be calculated on the basis of a methodology, which may be differentiated at national and regional level. That includes, in addition to thermal characteristics, other factors that play an increasingly important role such as heating and air-conditioning installations, application of energy from renewable sources, ⇨ building automation and control systems, smart solutions, ⇨ passive heating and cooling elements, shading, indoor air-quality, adequate natural light and design of the building. The methodology for calculating energy performance should be based not only on the season in which heating ⇨ or air-conditioning ⇨ is required, but should cover the annual energy performance of a building. That methodology should take into account existing European standards. ⇨ The methodology should ensure the representation of actual operating conditions and enable the use of metered energy to verify correctness and for comparability, and the methodology should be based on hourly or sub-hourly time-steps. In order to encourage the use of renewable energy on-site, and in addition to the common general framework, Member States should take the necessary measures so that the benefits of maximising the use of renewable energy on-site, including for other-uses (such as electric vehicle charging points), are recognised and accounted for in the calculation methodology. ⇨

↓ 2010/31/EU recital 10 (adapted)

⇨ new

- (13) ~~It is the sole responsibility of~~ Member States ⇨ should ⇨ ~~to~~ set minimum requirements for the energy performance of buildings and building elements. ~~Those requirements should be set~~ with a view to achieving the cost-optimal balance between the investments involved and the energy costs saved throughout the lifecycle of the building, without prejudice to the right of Member States to set minimum requirements which are more energy efficient than cost-optimal energy efficiency levels. Provision should be made for the possibility for Member States to review regularly their minimum energy performance requirements for buildings in the light of technical progress.

↓ 2010/31/EU recital 11

~~The objective of cost-effective or cost-optimal energy efficiency levels may, in certain circumstances, for example in the light of climatic differences, justify the setting by Member States of cost-effective or cost-optimal requirements for building elements that would in practice limit the installation of building products that comply with standards set by Union legislation, provided that such requirements do not constitute an unjustifiable market barrier.~~

⇨ new

- (14) Two-thirds of the energy used for heating and cooling of buildings still comes from fossil fuels. In order to decarbonise the building sector, it is of particular importance to

phase out fossil fuel in heating and cooling. Therefore, Member States should indicate their national policies and measures to phase out fossil fuels in heating and cooling in their building renovation plans, and no financial incentives should be given for the installation of fossil fuel boilers under the next Multiannual Financial Framework as of 2027, with the exception of those selected for investment, before 2027, under the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund. A clear legal basis for the ban of heat generators based on their greenhouse gas emissions or the type of fuel used should support national phase-out policies and measures.

↓ 2010/31/EU recital 12
⇒ new

- (15) ⇒ Energy performance requirements for technical building systems should apply to whole systems, as installed in buildings, and not to the performance of standalone components, which fall under the scope of product-specific regulations under Directive 2009/125/EC. ⇐ When setting energy performance requirements for technical building systems, Member States should use, where available and appropriate, harmonised instruments, in particular testing and calculation methods and energy efficiency classes developed under measures implementing Directive 2009/125/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 ~~establishing a framework for the setting of ecodesign requirements for energy-related products~~³⁷ and ~~Directive 2010/30/EU of 19 May 2010 on the indication by labelling and standard product information of the consumption of energy and other resources by energy-related products~~³⁸ Regulation (EU) 2017/1369 of the European Parliament and of the Council³⁹, with a view to ensuring coherence with related initiatives and minimise, to the extent possible, potential fragmentation of the market.

↓ 2010/31/EU recital 13

- (16) This Directive is without prejudice to Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU). The term ‘incentive’ used in this Directive should not therefore be interpreted as constituting State aid.

↓ 2010/31/EU recital 14 (adapted)
⇒ new

- (17) The Commission should lay down a comparative methodology framework for calculating cost-optimal levels of minimum energy performance requirements. ⇒ A review of this framework should enable the calculation of both energy and emission performance and should take into account environmental and health externalities, as well as the ETS extension and carbon prices. ⇐ Member States should use ~~this~~ ☒ that ☒ framework to compare the results with the minimum energy performance requirements which they have adopted. Should significant discrepancies, i.e.

³⁷ Directive 2009/125/EC of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing a framework for the setting of ecodesign requirements for energy-related products (OJ L 285, 31.10.2009, p. 10).

³⁸ See page 1 of this Official Journal.

³⁹ Regulation (EU) 2017/1369 of the European Parliament and of the Council of 4 July 2017 setting a framework for energy labelling and repealing Directive 2010/30/EU (OJ L 198, 28.7.2017, p. 1).

exceeding 15 %, exist between the calculated cost-optimal levels of minimum energy performance requirements and the minimum energy performance requirements in force, Member States should justify the difference or plan appropriate steps to reduce the discrepancy. The estimated economic lifecycle of a building or building element should be determined by Member States, taking into account current practices and experience in defining typical economic lifecycles. The results of ~~this~~ ☐ that ☐ comparison and the data used to reach ~~these~~ ☐ those ☐ results should be regularly reported to the Commission. ~~These~~ ☐ Those ☐ reports should enable the Commission to assess and report on the progress of Member States in reaching cost-optimal levels of minimum energy performance requirements.

↓ 2010/31/EU recital 15

~~Buildings have an impact on long-term energy consumption. Given the long renovation cycle for existing buildings, new, and existing buildings that are subject to major renovation, should therefore meet minimum energy performance requirements adapted to the local climate. As the application of alternative energy supply systems is not generally explored to its full potential, alternative energy supply systems should be considered for new buildings, regardless of their size, pursuant to the principle of first ensuring that energy needs for heating and cooling are reduced to cost-optimal levels.~~

↓ 2010/31/EU recital 16

- (18) Major renovations of existing buildings, regardless of their size, provide an opportunity to take cost-effective measures to enhance energy performance. For reasons of cost-effectiveness, it should be possible to limit the minimum energy performance requirements to the renovated parts that are most relevant for the energy performance of the building. Member States should be able to choose to define a ‘major renovation’ either in terms of a percentage of the surface of the building envelope or in terms of the value of the building. If a Member State decides to define a major renovation in terms of the value of the building, values such as the actuarial value, or the current value based on the cost of reconstruction, excluding the value of the land upon which the building is situated, could be used.

↓ 2010/31/EU recital 17

~~Measures are needed to increase the number of buildings which not only fulfil current minimum energy performance requirements, but are also more energy efficient, thereby reducing both energy consumption and carbon dioxide emissions. For this purpose Member States should draw up national plans for increasing the number of nearly zero energy buildings and regularly report such plans to the Commission.~~

↓ new

- (19) The enhanced climate and energy ambition of the Union requires a new vision for buildings: the zero-emission building, the very low energy demand of which is fully covered by energy from renewable sources where technically feasible. All new buildings should be zero-emission buildings, and all existing buildings should be transformed into zero-emission buildings by 2050.

- (20) Different options are available to cover the energy needs of an efficient building by energy from renewable sources: on-site renewables such as solar thermal, solar photovoltaics, heat pumps and biomass, renewable energy provided by renewable energy communities or citizen energy communities, and district heating and cooling based on renewables or waste heat.
- (21) The necessary decarbonisation of the Union building stock requires energy renovation at a large scale: almost 75% of that building stock is inefficient according to current building standards, and 85-95% of the buildings that exist today will still be standing in 2050. However, the weighted annual energy renovation rate is persistently low at around 1%. At the current pace, the decarbonisation of the building sector would require centuries. Triggering and supporting building renovation, including a shift towards emission-free heating systems, is therefore a key goal of this Directive.
- (22) Minimum energy performance standards are the essential regulatory tool to trigger renovation of existing buildings on a large scale, as they tackle the key barriers to renovation such as split incentives and co-ownership structures, which cannot be overcome by economic incentives. The introduction of minimum energy performance standards should lead to a gradual phase-out of the worst-performing buildings and a continuous improvement of the national building stock, contributing to the long-term goal of a decarbonised building stock by 2050.
- (23) Minimum energy performance standards set at Union level should focus on the renovation of the buildings with the highest potential in terms of decarbonisation, energy poverty alleviation and extended social and economic benefits, in particular on the very worst-performing buildings, which need to be renovated as a priority.
- (24) As regards the rest of the national building stock, Member States are free to decide whether they wish to introduce minimum energy performance standards, designed at national level and adapted to national conditions. When reviewing this Directive, the Commission should assess whether further binding minimum energy performance standards need to be introduced in order to achieve a decarbonised building stock by 2050.
- (25) The introduction of minimum energy performance standards should be accompanied by an enabling framework including technical assistance and financial measures. Minimum energy performance standards set at national level do not amount to “Union standards” within the meaning of State aid rules, while Union-wide minimum energy performance standards might be considered constituting such “Union standards”. In line with revised State aid rules, Member States may grant State aid to building renovation to comply with the Union-wide energy performance standards, namely to achieve a certain energy performance class, until those Union-wide standards become mandatory. Once the standards are mandatory, Member States may continue to grant State aid for the renovation of buildings and building units falling under the Union-wide energy performance standards as long as the building renovation aims at a higher standard than the specified minimum energy performance class.
- (26) The EU Taxonomy classifies environmentally sustainable economic activities across the economy, including for the building sector. Under the EU Taxonomy Climate Delegated Act, building renovation is considered a sustainable activity where it achieves at least 30% energy savings, complies with minimum energy performance requirements for major renovation of existing buildings, or consists of individual measures related to the energy performance of buildings, such as the installation, maintenance or repair of energy efficiency equipment or of instruments and devices

for measuring, regulating and controlling the energy performance of buildings, where such individual measures comply with the criteria set out. Building renovation to comply with Union-wide minimum energy performance standards is typically in line with the EU Taxonomy criteria related to building renovation activities.

- (27) The Union-wide minimum energy performance standards should be based on harmonised energy performance classes. By defining the lowest energy performance class G as the worst-performing 15% of each Member State's national building stock, the harmonisation of energy performance classes ensures similar efforts by all Member States, while the definition of the best energy performance class A ensures the convergence of the harmonised energy performance class scale towards the common vision of zero-emission buildings.
- (28) Minimum energy performance requirements for existing buildings and building elements were already contained in the predecessors of this Directive and should continue to apply. While the newly introduced minimum energy performance standards set a floor for the minimum energy performance of existing buildings and ensure that renovation of inefficient buildings takes place, minimum energy performance requirements for existing buildings and building elements ensure the necessary depth of renovation when a renovation takes place.
- (29) To achieve a highly energy efficient and decarbonised building stock and the transformation of existing buildings into zero-emission buildings by 2050, Member States should establish national building renovation plans, which replace the long-term renovation strategies and become an even stronger, fully operational planning tool for Member States, with a stronger focus on financing and ensuring that appropriately skilled workers are available for carrying out building renovations. In their building renovation plans, Member States should set their own national building renovation targets. In line with Article 21(b)(7) of Regulation (EU) 2018/1999 and with the enabling conditions set under Regulation (EU) 2021/60 of the European Parliament and of the Council⁴⁰, Member States should provide an outline of financing measures, as well as an outline of the investment needs and the administrative resources for the implementation of their building renovation plans.
- (30) The national building renovation plans should be based on a harmonised template in order to ensure comparability of plans. In order to ensure the required ambition, the Commission should assess the draft plans and issue recommendations to Member States.
- (31) The national building renovation plans should be closely linked with the integrated national energy and climate plans under Regulation (EU) 2018/1999, and progress in achieving the national targets and the contribution of the building renovation plans to national and Union targets should be reported as part of the biennial reporting under Regulation (EU) 2018/1999. Considering the urgency to scale up renovation based on solid national plans, the date for the submission of the first national building renovation plan should be set as early as possible.

⁴⁰ Regulation (EU) 2021/1060 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 laying down common provisions on the European Regional Development Fund, the European Social Fund Plus, the Cohesion Fund, the Just Transition Fund and the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund and financial rules for those and for the Asylum, Migration and Integration Fund, the Internal Security Fund and the Instrument for Financial Support for Border Management and Visa Policy (OJ L 231, 30.6.2021, p. 159).

- (32) Staged renovation can be a solution to address the issues of high upfront costs and hassle for the inhabitants that may occur when renovating ‘in one go’. However, such staged renovation needs to be carefully planned in order to avoid that one renovation step precludes necessary subsequent steps. Renovation passports provide a clear roadmap for staged renovation, helping owners and investors plan the best timing and scope for interventions. Therefore, renovation passports should be made available as a voluntary tool to building owners across all Member States.
- (33) The concept of ‘deep renovation’ has not yet been defined in Union legislation. With a view to achieving the long-term vision for buildings, deep renovation should be defined as a renovation that transforms buildings into zero-emission buildings; in a first step, as a renovation that transforms buildings into nearly zero-energy buildings. This definition serves the purpose of increasing the energy performance of buildings. A deep renovation for energy performance purposes is a prime opportunity to address other aspects such as living conditions of vulnerable households, increasing climate resilience, resilience against disaster risks including seismic resilience, fire safety, the removal of hazardous substances including asbestos, and accessibility for persons with disabilities.
- (34) In order to foster deep renovation, which is one of the goals of the Renovation Wave strategy, Member States should give enhanced financial and administrative support to deep renovation.
- (35) Member States should support energy performance upgrades of existing buildings that contribute to achieving a healthy indoor environment, including through the removal of asbestos and other harmful substances, preventing the illegal removal of harmful substances, and facilitating compliance with existing legislative acts such as Directives 2009/148/EU⁴¹ and (EU) 2016/2284⁴² of the European Parliament and of the Council.
- (36) Electric vehicles are expected to play a crucial role in the decarbonisation and efficiency of the electricity system, namely through the provision of flexibility, balancing and storage services, especially through aggregation. This potential of electric vehicles to integrate with the electricity system and contribute to system efficiency and further absorption of renewable electricity should be fully exploited. Charging in relation to buildings is particularly important, since this is where electric vehicles park regularly and for long periods of time. Slow charging is economical and the installation of recharging points in private spaces can provide energy storage to the related building and integration of smart charging services and system integration services in general.
- (37) Combined with an increased share of renewable electricity production, electric vehicles produce fewer greenhouse gas emissions. Electric vehicles constitute an important component of a clean energy transition based on energy efficiency measures, alternative fuels, renewable energy and innovative solutions for the management of energy flexibility. Building codes can be effectively used to introduce targeted requirements to support the deployment of recharging infrastructure in car

⁴¹ Directive 2009/148/EC of the European Parliament and of the Council of 30 November 2009 on the protection of workers from the risks related to exposure to asbestos at work (OJ L 330, 16.12.2009, p. 28).

⁴² Directive (EU) 2016/2284 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2016 on the reduction of national emissions of certain atmospheric pollutants, amending Directive 2003/35/EC and repealing Directive 2001/81/EC (OJ L 344, 17.12.2016, p. 1).

parks of residential and non-residential buildings. Member States should remove barriers such as split incentives and administrative complications which individual owners encounter when trying to install a recharging point on their parking space.

- (38) Pre-cabling provides the right conditions for the rapid deployment of recharging points if and where they are needed. Readily available infrastructure will decrease the costs of installation of recharging points for individual owners and ensure that electric vehicle users have access to recharging points. Establishing requirements for electromobility at Union level concerning the pre-equipping of parking spaces and the installation of recharging points is an effective way to promote electric vehicles in the near future while enabling further development at a reduced cost in the medium to long term. Where technically feasible, Member States should ensure the accessibility of recharging points for persons with disabilities.
- (39) Smart charging and bidirectional charging enable the energy system integration of buildings. Recharging points where electric vehicles typically park for extended periods of time, such as where people park for reasons of residence or employment, are highly relevant to energy system integration, therefore smart charging functionalities need to be ensured. In situations where bidirectional charging would assist further penetration of renewable electricity by electric vehicle fleets in transport and the electricity system in general, such functionality should also be made available.
- (40) Promoting green mobility is a key part of the European Green Deal and buildings can play an important role in providing the necessary infrastructure, not only for recharging of electric vehicles but also for bicycles. A shift to soft mobility such as cycling can significantly reduce greenhouse gas emissions from transport. As set out in the 2030 Climate Target Plan, increasing the modal shares of clean and efficient private and public transport, such as cycling, will drastically lower pollution from transport and bring major benefits to individual citizens and communities. The lack of bike parking spaces is a major barrier to the uptake of cycling, both in residential and non-residential buildings. Building codes can effectively support the transition to cleaner mobility by establishing requirements for a minimum number of bicycle parking spaces.
- (41) The agendas of the Digital Single Market and the Energy Union should be aligned and should serve common goals. The digitalisation of the energy system is quickly changing the energy landscape, from the integration of renewables to smart grids and smart-ready buildings. In order to digitalise the building sector, the Union's connectivity targets and ambitions for the deployment of high-capacity communication networks are important for smart homes and well-connected communities. Targeted incentives should be provided to promote smart-ready systems and digital solutions in the built environment. This would offer new opportunities for energy savings, by providing consumers with more accurate information about their consumption patterns, and by enabling the system operator to manage the grid more effectively.
- (42) In order to facilitate a competitive and innovative market for smart building services that contributes to efficient energy use and integration of renewable energy in buildings and support investments in renovation, Member States should ensure direct access to building systems' data by interested parties. To avoid excessive administrative costs for third parties, Member States shall facilitate the full interoperability of services and of the data exchange within the Union.

- (43) The smart readiness indicator should be used to measure the capacity of buildings to use information and communication technologies and electronic systems to adapt the operation of buildings to the needs of the occupants and the grid and to improve the energy efficiency and overall performance of buildings. The smart readiness indicator should raise awareness amongst building owners and occupants of the value behind building automation and electronic monitoring of technical building systems and should give confidence to occupants about the actual savings of those new enhanced-functionalities. The smart readiness indicator is particularly beneficial for large buildings with high energy demand. For other buildings, the scheme for rating the smart readiness of buildings should be optional for Member States.

↓ 2010/31/EU recital 18 (adapted)
⇒ new

- (44) ⇒ Access to sufficient funding is crucial to meet the 2030 and 2050 energy efficiency targets. ⇐ Union financial instruments and other measures ~~are being~~ ⇐ have been ⇐ put into place or adapted with the aim of ⇒ supporting the energy performance of buildings ⇐ ~~stimulating energy efficiency related measures.~~ ⇒ The most recent initiatives to increase the availability of financing at Union level include, inter alia, the ‘Renovate’ flagship component of the Recovery and Resilience Facility established by Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and the Council⁴³ and the Social Climate Fund established by Regulation (EU) .../.... Several other key EU programmes can support energy renovation under the 2021-2027 Multiannual Financial Framework, including the cohesion policy funds and the InvestEU Fund established by Regulation (EU) 2021/523 of the European Parliament and of the Council⁴⁴. Through Framework Programmes for research and innovation, the Union invests in grants or loans to push the best technology and improve the energy performance of buildings, including through partnerships with industry and Member States such as the Clean Energy Transition and Built4People European Partnerships. ⇐ ~~Such financial instruments at Union level include, inter alia, Regulation (EC) No 1080/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 on the European Regional Development Fund⁴⁵, amended to allow increased investments in energy efficiency in housing; the public-private partnership on a ‘European energy efficient buildings’ initiative to promote green technologies and the development of energy-efficient systems and materials in new and renovated buildings; the EC-European Investment Bank (EIB) initiative ‘EU sustainable energy financing initiative’ which aims to enable, inter alia, investments for energy efficiency and the EIB-led ‘Marguerite Fund’; the 2020 European Fund for Energy, Climate Change and Infrastructure; Council Directive 2009/47/EC of 5 May 2009 amending Directive 2006/112/EC as regards reduced rates of value added tax⁴⁶; structural and cohesion funds instrument Jeremie (Joint European Resources for micro to medium enterprises); the Energy Efficiency Finance Facility; the Competitiveness and Innovation Framework Programme including the Intelligent Energy Europe II~~

⁴³ Regulation (EU) 2021/241 of the European Parliament and of the Council of 12 February 2021 establishing the Recovery and Resilience Facility (OJ L 57, 18.2.2021)

⁴⁴ Regulation (EU) 2021/523 of the European Parliament and of the Council of 24 March 2021 establishing the InvestEU Programme and amending Regulation (EU) 2015/1017 (OJ L 107, 26.3.2021, p. 30).

⁴⁵ OJ L 210, 31.7.2006, p. 1.

⁴⁶ OJ L 116, 9.5.2009, p. 18.

~~Programme focused specifically on removing market barriers related to energy efficiency and energy from renewable sources through for example the technical assistance facility ELENA (European Local Energy Assistance); the Covenant of Mayors; the Entrepreneurship and Innovation programme; the ICT Policy Support Programme 2010, and the Seventh Research Framework Programme. The European Bank for Reconstruction and Development also provides funding with the aim of stimulating energy efficiency related measures.~~

↓ 2010/31/EU recital 19

⇒ new

- (45) Union financial instruments should be used to give practical effect to the objectives of this Directive, without however substituting national measures. In particular, ⇒ due to the scale of the renovation effort needed, ⇐ they should be used for providing appropriate and innovative means of financing to catalyse investment in energy ⇒ performance of buildings ⇐ efficiency measures. They could play an important role in the development of national, regional and local energy efficiency funds, instruments, or mechanisms, which deliver such financing possibilities to private property owners, to small and medium-sized enterprises and to energy efficiency service companies.

↓ new

- (46) Financial mechanisms, incentives and the mobilisation of financial institutions for energy renovations in buildings should play a central role in national building renovation plans and be actively promoted by Member States. Such measures should include encouraging energy efficient mortgages for certified energy efficient building renovations, promoting investments for public authorities in an energy efficient building stock, for example by public-private partnerships or energy performance contracts or reducing the perceived risk of the investments.
- (47) Financing alone will not deliver on the renovation needs. Together with financing, setting up accessible and transparent advisory tools and assistance instruments such as one-stop-shops that provide integrated energy renovation services or facilitators, as well as implementing other measures and initiatives such as those referred to in the Commission's Smart Finance for Smart Buildings Initiative, is indispensable to provide the right enabling framework and break barriers to renovation.
- (48) Inefficient buildings are often linked to energy poverty and social problems. Vulnerable households are particularly exposed to increasing energy prices as they spend a larger proportion of their budget on energy products. By reducing excessive energy bills, building renovation can lift people out of energy poverty and also prevent it. At the same time, building renovation does not come for free, and it is essential to ensure that the social impact of the costs for building renovation, notably on vulnerable households, is kept in check. The renovation wave should leave no one behind and be seized as an opportunity to improve the situation of vulnerable households, and a fair transition towards climate neutrality should be ensured. Therefore, financial incentives and other policy measures should as a priority target vulnerable households, people affected by energy poverty and people living in social housing, and Member States should take measures to prevent evictions because of renovation. The Commission proposal for a Council Recommendation on ensuring a

fair transition towards climate neutrality provides a common framework and shared understanding of comprehensive policies and investments needed for ensuring that the transition is fair.

↓ 2010/31/EU recital 20

~~In order to provide the Commission with adequate information, Member States should draw up lists of existing and proposed measures, including those of a financial nature, other than those required by this Directive, which promote the objectives of this Directive. The existing and proposed measures listed by Member States may include, in particular, measures that aim to reduce existing legal and market barriers and encourage investments and/or other activities to increase the energy efficiency of new and existing buildings, thus potentially contributing to reducing energy poverty. Such measures could include, but should not be limited to, free or subsidised technical assistance and advice, direct subsidies, subsidised loan schemes or low interest loans, grant schemes and loan guarantee schemes. The public authorities and other institutions which provide those measures of a financial nature could link the application of such measures to the indicated energy performance and the recommendations from energy performance certificates.~~

↓ 2010/31/EU recital 21

~~In order to limit the reporting burden on Member States it should be possible to integrate the reports required by this Directive into the Energy Efficiency Action Plans referred to in Article 14(2) of Directive 2006/32/EC of the European Parliament and of the Council of 5 April 2006 on energy end use efficiency and energy services⁴⁷. The public sector in each Member State should lead the way in the field of energy performance of buildings, and therefore the national plans should set more ambitious targets for the buildings occupied by public authorities.~~

↓ 2010/31/EU recital 22 (adapted)

⇒ new

(49) ⇒ In order to ensure that the energy performance of buildings can be taken into account by prospective buyers or tenants early in the process, buildings or building units which are offered for sale or rent should have an energy performance certificate, and the energy performance class and indicator should be stated in all advertisements. ⇐ The prospective buyer ☒ or ☒ ~~and~~ tenant of a building or building unit should, in the energy performance certificate, be given correct information about the energy performance of the building and practical advice on improving such performance. ~~Information campaigns may serve to further encourage owners and tenants to improve the energy performance of their building or building unit. Owners and tenants of commercial buildings should also be encouraged to exchange information regarding actual energy consumption, in order to ensure that all the data are available to make informed decisions about necessary improvements. The energy performance certificate should also provide information about the actual impact of heating and cooling on the energy needs of the building,~~ on its primary

⁴⁷

OJL 114, 27.4.2006, p. 64.

energy consumption ⇨ , on its renewable energy production ⇨ and on its ⇨ operational greenhouse gas ⇨ ~~carbon dioxide~~ emissions.

⇩ new

- (50) The monitoring of the building stock is facilitated by the availability of data collected by digital tools, thereby reducing administrative costs. Therefore, national databases for energy performance of buildings should be set up, and the information contained therein should be transferred to the EU Building Stock Observatory.

⇩ 2010/31/EU recital 23

~~Public authorities should lead by example and should endeavour to implement the recommendations included in the energy performance certificate. Member States should include within their national plans measures to support public authorities to become early adopters of energy efficiency improvements and to implement the recommendations included in the energy performance certificate as soon as feasible.~~

⇩ 2010/31/EU recital 24 (adapted)
⇨ new

- (51) Buildings occupied by public authorities and buildings frequently visited by the public should set an example by showing that environmental and energy considerations are being taken into account and therefore those buildings should be subject to energy certification on a regular basis. The dissemination to the public of information on energy performance should be enhanced by clearly displaying ~~these~~ ☒ those ☒ energy performance certificates, in particular in buildings of a certain size which are occupied by public authorities or which are frequently visited by the public, such as ⇨ town halls, schools, ⇨ shops and shopping centres, supermarkets, restaurants, theatres, banks and hotels.

⇩ 2010/31/EU recital 25 (adapted)

- (52) Recent years have seen a rise in the number of air-conditioning systems in European countries. ~~This~~ ☒ That ☒ creates considerable problems at peak load times, increasing the cost of electricity and disrupting the energy balance. Priority should be given to strategies which enhance the thermal performance of buildings during the summer period. To that end, there should be focus on measures which avoid overheating, such as shading and sufficient thermal capacity in the building construction, and further development and application of passive cooling techniques, primarily those that improve indoor climatic conditions and the micro-climate around buildings.

⇩ 2010/31/EU recital 26
⇨ new

- (53) Regular maintenance and inspection of heating ⇨ , ventilation ⇨ and air-conditioning systems by qualified personnel contributes to maintaining their correct adjustment in accordance with the product specification and in that way ensures optimal performance from an environmental, safety and energy point of view. An independent

assessment of the entire heating ⇨ , ventilation ⇨ and air-conditioning system should occur at regular intervals during its lifecycle in particular before its replacement or upgrading. In order to minimise the administrative burden on building owners and tenants, Member States should endeavour to combine inspections and certifications as far as possible.

↓ 2010/31/EU recital 27 (adapted)
⇨ new

- (54) A common approach to the energy performance certification of buildings ⇨ , renovation passports, smart readiness indicators ⇨ and to the inspection of heating and air-conditioning systems, carried out by qualified and/or ⇨ certified ⇨ accredited experts, whose independence is to be guaranteed on the basis of objective criteria, will contribute to a level playing field as regards efforts made in Member States to energy saving in the buildings sector and will introduce transparency for prospective owners or users with regard to energy performance in the Union property market. In order to ensure the quality of energy performance certificates ⇨ , renovation passports, smart readiness indicators ⇨ and of the inspection of heating and air-conditioning systems throughout the Union, an independent control mechanism should be established in each Member State.

↓ 2010/31/EU recital 28

- (55) Since local and regional authorities are critical for the successful implementation of this Directive, they should be consulted and involved, as and when appropriate in accordance with applicable national legislation, on planning issues, the development of programmes to provide information, training and awareness-raising, and on the implementation of this Directive at national or regional level. Such consultations may also serve to promote the provision of adequate guidance to local planners and building inspectors to carry out the necessary tasks. Furthermore, Member States should enable and encourage architects and planners to properly consider the optimal combination of improvements in energy efficiency, use of energy from renewable sources and use of district heating and cooling when planning, designing, building and renovating industrial or residential areas.

↓ 2010/31/EU recital 29

- (56) Installers and builders are critical for the successful implementation of this Directive. Therefore, an adequate number of installers and builders should, through training and other measures, have the appropriate level of competence for the installation and integration of the energy efficient and renewable energy technology required.

↓ 2010/31/EU recital 30

~~Member States should take account of Directive 2005/36/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on the recognition of professional qualifications⁴⁸ with regard to the mutual recognition of professional experts which are addressed by this Directive,~~

⁴⁸

~~OJ L 255, 30.9.2005, p. 22~~

~~and the Commission should continue its activities under the Intelligent Energy Europe Programme on guidelines and recommendations for standards for the training of such professional experts.~~

↓ 2010/31/EU recital 31 (adapted)

~~In order to enhance the transparency of energy performance in the Union's non-residential property market, uniform conditions for a voluntary common certification scheme for the energy performance of non-residential buildings should be established. In accordance with Article 291 TFEU, rules and general principles concerning mechanisms for control by Member States of the Commission's exercise of implementing powers shall be laid down in advance by a regulation adopted in accordance with the ordinary legislative procedure. Pending the adoption of that new regulation, Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission⁴⁹ continues to apply, with the exception of the regulatory procedure with scrutiny, which is not applicable.~~

↓ 2010/31/EU recital 32 (adapted)

⇒ new

- (57) ☒ In order to further the aim of improving the energy performance of buildings, the power ☒ ~~The Commission should be empowered~~ to adopt ~~delegated~~ acts in accordance with Article 290 TFEU ☒ should be delegated to the Commission ☒ in respect of the adaptation to technical progress of certain parts of the general framework set out in Annex I, ~~and~~ in respect of the establishment of a methodology framework for calculating cost-optimal levels of minimum energy performance requirements ⇒ , in respect of adapting the thresholds for zero-emission buildings and the calculation methodology for life-cycle Global Warming Potential, in respect of the establishment of a common European framework for renovation passports and in respect of a Union scheme for rating the smart readiness of buildings ⇐ . It is of particular importance that the Commission carry out appropriate consultations during its preparatory work, including at expert level ☒ , and that those consultations be conducted in accordance with the principles laid down in the Interinstitutional Agreement of 13 April 2016 on Better Law-Making⁵⁰. In particular, to ensure equal participation in the preparation of delegated acts, the European Parliament and the Council receive all documents at the same time as Member States' experts, and their experts systematically have access to meetings of Commission expert groups dealing with the preparation of delegated acts ⇐ .

⇓ new

- (58) In order to ensure an effective implementation of the provisions laid down in this Directive, the Commission supports Member States through various tools, such as the Technical Support Instrument⁵¹ providing tailor-made technical expertise to design and implement reforms, including those aimed at increasing the annual energy

⁴⁹ ~~OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.~~

⁵⁰ OJ L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁵¹ Regulation (EU) 2021/240 of the European Parliament and of the Council of 10 February 2021 establishing a Technical Support Instrument (OJ L 57, 18.2.2021, p. 1).

renovation rate of residential and non-residential buildings by 2030 and to foster deep energy renovations. The technical support relates to, for example, strengthening of administrative capacity, supporting policy development and implementation, and sharing of relevant best practices.

↓ 2010/31/EU recital 33 (adapted)
⇒ new

- (59) Since the ~~objective~~ [⇒] objectives [⇒] of this Directive, namely ~~of~~ enhancing the energy performance of buildings [⇒] and reducing the greenhouse gas emissions from buildings [⇒], cannot be sufficiently achieved by the Member States, due to the complexity of the buildings sector and the inability of the national housing markets to adequately address the challenges of energy efficiency, ~~and~~ [⇒] but [⇒] can [⇒] rather, [⇒] by ~~the~~ reason of the scale and the effects of the action, be better achieved at Union level, the Union may adopt measures, in accordance with the principle of subsidiarity as set out in Article 5 of the Treaty on European Union. In accordance with the principles of proportionality, as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary in order to achieve ~~that objective~~ [⇒] those objectives [⇒].

↓ new

- (60) The legal basis of this initiative is Article 194(2) TFEU, which empowers the Union to establish the measures necessary to achieve the objectives of the Union with regard to policy on energy. The proposal contributes to the Union's energy policy objectives as outlined in Article 194(1) TFEU, in particular improving the energy performance of buildings and reducing their greenhouse gas emissions, which contributes to preserve and improve the environment.

↓ 2010/31/EU recital 36 (adapted)
⇒ new

- (61) In accordance with point ~~4434~~ of the Interinstitutional Agreement on Better Law-Making⁵², Member States ~~are encouraged to~~ [⇒] should [⇒] draw up, for themselves and in the interest of the Union, their own tables, illustrating, as far as possible, the correlation between this Directive and the transposition measures, and make them public. [⇒] In accordance with the Joint Political Declaration of 28 September 2011 of Member States and the Commission on explanatory documents, Member States have undertaken to accompany, in justified cases, the notification of their transposition measures with one or more documents explaining the relationship between the components of a directive and the corresponding parts of national transposition instruments. With regard to this Directive, the legislator considers the transmission of such documents to be justified, in particular following the judgment of the European Court of Justice in Case Commission vs Belgium (case C-543/17). [⇒]

⁵² OJ C 321, 31.12.2003, p. 1.

↓ 2010/31/EU recital 34 (adapted)

- (62) The obligation to transpose this Directive into national law should be confined to those provisions which represent a substantive ~~change~~ ☒ amendment ☒ as compared ~~with~~ ☒ to the earlier ☒ Directive ~~2002/91/EC~~. The obligation to transpose the provisions which are unchanged arises under ~~that~~ ☒ the earlier ☒ Directive.

↓ 2010/31/EU recital 35 (adapted)

- (63) This Directive should be without prejudice to the obligations of the Member States relating to the time-limits for ☒ the ☒ transposition into national law and ☒ the dates of ☒ application of the ~~Directive 2002/91/EC~~. ☒ Directives set out in Annex VIII, Part B. ☒

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

Subject matter

1. This Directive promotes the improvement of the energy performance of buildings ⇒ and the reduction of greenhouse gas emissions from buildings ⇐ within the Union, ⇒ with a view to achieving a zero-emission building stock by 2050 ⇐ taking into account outdoor climatic and local conditions, as well as indoor climate requirements and cost-effectiveness.
2. This Directive lays down requirements as regards:
 - (a) the common general framework for a methodology for calculating the integrated energy performance of buildings and building units;
 - (b) the application of minimum requirements to the energy performance of new buildings and new building units;
 - (c) the application of minimum requirements to the energy performance of:
 - (i) existing buildings, ☒ and ☒ building units ~~and building elements~~ that are subject to major renovation;
 - (ii) building elements that form part of the building envelope and that have a significant impact on the energy performance of the building envelope when they are retrofitted or replaced; ~~and~~
 - (iii) technical building systems whenever they are installed, replaced or upgraded;

↓ new

- (d) the application of minimum energy performance standards to existing buildings and existing building units;
- (e) renovation passports;
- (f) national building renovation plans;

- (g) sustainable mobility infrastructure in and adjacent to buildings; and
- (h) smart buildings;

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

- ~~(d) national plans for increasing the number of nearly zero energy buildings;~~
- (ie) energy ☒ performance ☒ certification of buildings or building units;
- (j) regular inspection of heating ⇒ , ventilation ⇐ and air-conditioning systems in buildings; ~~and~~
- (ke) independent control systems for energy performance certificates ⇒ , renovation passports, smart readiness indicators ⇐ and inspection reports.

3. The requirements laid down in this Directive are minimum requirements and shall not prevent any Member State from maintaining or introducing more stringent measures. Such measures shall be compatible with the ☒ TFEU ☒ ~~Treaty on the Functioning of the European Union~~. They shall be notified to the Commission.

Article 2

Definitions

For the purpose of this Directive, the following definitions ~~shall~~ apply:

1. ‘building’ means a roofed construction having walls, for which energy is used to condition the indoor climate;

↓ new

2. ‘zero-emission building’ means a building with a very high energy performance, as determined in accordance with Annex I, where the very low amount of energy still required is fully covered by energy from renewable sources generated on-site, from a renewable energy community within the meaning of Directive (EU) 2018/2001 [amended RED] or from a district heating and cooling system, in accordance with the requirements set out in Annex III;

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

32. ‘nearly zero-energy building’ means a building ☒ with ☒ ~~that has~~ a very high energy performance, as determined in accordance with Annex I ⇒ , which cannot be lower than the 2023 cost-optimal level reported by Member States in accordance with Article 6(2) and where ⇐ ~~is~~ the nearly zero or very low amount of energy required ~~should be~~ ☒ is ☒ covered to a very significant extent by energy from renewable sources, including energy from renewable sources produced on-site or nearby;

↓ new

4. 'minimum energy performance standards' means rules that require existing buildings to meet an energy performance requirement as part of a wide renovation plan for a building stock or at a trigger point on the market (sale or rent), in a period of time or by a specific date, thereby triggering renovation of existing buildings;
5. 'public bodies' means 'contracting authorities' as defined in Article 2(1) of Directive 2014/24/EU of the European Parliament and of the Council⁵³;

↓ 2018/844 Art. 1.1(a)
⇒ new

- ~~63.~~ 'technical building system' means technical equipment for space heating, space cooling, ventilation, domestic hot water, built-in lighting, building automation and control, on-site ⇒ renewable energy ⇐ ~~electricity~~ generation ⇒ and storage ⇐, or a combination thereof, including those systems using energy from renewable sources, of a building or building unit;

↓ 2018/844 Art. 1.1(b)

- ~~73a.~~ 'building automation and control system' means a system comprising all products, software and engineering services that can support energy efficient, economical and safe operation of technical building systems through automatic controls and by facilitating the manual management of those technical building systems;

↓ 2010/31/EU (adapted)

84. 'energy performance of a building' means the calculated or ~~measured~~ ☒ metered ☒ amount of energy needed to meet the energy demand associated with a typical use of the building, which includes, inter alia, energy used for heating, cooling, ventilation, hot water and lighting;
95. 'primary energy' means energy from renewable and non-renewable sources which has not undergone any conversion or transformation process;

↓ new

10. 'non-renewable primary energy factor' means non-renewable primary energy for a given energy carrier, including the delivered energy and the calculated energy overheads of delivery to the points of use, divided by the delivered energy;
11. 'renewable primary energy factor' means renewable primary energy from an on-site, nearby or distant energy source that is delivered via a given energy carrier, including the delivered energy and the calculated energy overheads of delivery to the points of use, divided by the delivered energy;

⁵³ OJ L 94, 28.3.2014, p. 65.

12. 'total primary energy factor' means the weighted sum of renewable and non-renewable primary energy factors for a given energy carrier;

↓ 2010/31/EU (adapted)

⇒ new

- ~~136.~~ 'energy from renewable sources' means energy from renewable non-fossil sources, namely wind, solar ⇒ (solar thermal and solar photovoltaic) ⇐ , ~~aerothermal~~, ~~⊗~~ and ~~⊗~~ geothermal ~~⊗~~ energy ~~⊗~~ , ~~hydrothermal~~ ⇒ ambient energy, tide, wave ⇐ and ~~⊗~~ other ~~⊗~~ ocean energy, hydropower, biomass, landfill gas, sewage treatment plant gas, and biogases;
- ~~147.~~ 'building envelope' means the integrated elements of a building which separate its interior from the outdoor environment;
- ~~158.~~ 'building unit' means a section, floor or apartment within a building which is designed or altered to be used separately;
- ~~169.~~ 'building element' means a technical building system or an element of the building envelope;

↓ new

17. 'dwelling' means a room or suite of rooms in a permanent building or a structurally separated part of a building which is designed for habitation by one private household all year round;
18. 'renovation passport' means a document that provides a tailored roadmap for the renovation of a specific building in several steps that will significantly improve its energy performance;
19. 'deep renovation' means a renovation which transforms a building or building unit
- (a) before 1 January 2030, into a nearly zero-energy building;
 - (b) as of 1 January 2030, into a zero-emission building;
20. 'staged deep renovation' means a deep renovation carried out in several steps, following the steps set out in a renovation passport in accordance with Article 10;

↓ 2010/31/EU (adapted)

- ~~2140.~~ 'major renovation' means the renovation of a building where:
- (a) the total cost of the renovation relating to the building envelope or the technical building systems is higher than 25 % of the value of the building, excluding the value of the land upon which the building is situated; or
 - (b) more than 25 % of the surface of the building envelope undergoes renovation;
- Member States may choose to apply option (a) or (b).

↓ new

22. “operational greenhouse gas emissions” means greenhouse gas emissions associated with energy consumption of the technical building systems during use and operation of the building;
23. ‘whole life-cycle greenhouse gas emissions’ means the combined greenhouse gas emissions associated with the building at all stages of its life-cycle, from the ‘cradle’ (the extraction of the raw materials that are used in the construction of the building) over the material production and processing, and the building’s operation stage, to the ‘grave’ (the deconstruction of the building and reuse, recycling, other recovery and disposal of its materials);
24. ‘Life-cycle Global Warming Potential (GWP)’ means an indicator which quantifies the global warming potential contributions of a building along its full life-cycle;
25. ‘split incentives’ means split incentives as defined in Article 2(52) of [recast EED];
26. ‘energy poverty’ means energy poverty as defined in Article 2(49) of [recast EED];
27. ‘vulnerable households’ means households in energy poverty or households, including lower middle-income ones, that are particularly exposed to high energy costs and lack the means to renovate the building they occupy;

↓ 2010/31/EU (adapted)

- ~~2811.~~ ‘European standard’ means a standard adopted by the European Committee for Standardisation, the European Committee for Electrotechnical Standardisation or the European Telecommunications Standards Institute and made available for public use;
- ~~2912.~~ ‘energy performance certificate’ means a certificate recognised by a Member State or by a legal person designated by it, which indicates the energy performance of a building or building unit, calculated according to a methodology adopted in accordance with Article ~~43~~;
- ~~3013.~~ ‘cogeneration’ means simultaneous generation in one process of thermal energy and electrical ~~and/or~~ mechanical energy;
- ~~3114.~~ ‘cost-optimal level’ means the energy performance level which leads to the lowest cost during the estimated economic lifecycle, where:
- (a) the lowest cost is determined taking into account;

↓ new

i) the category and use of building concerned;

↓ 2010/31/EU
⇒ new

- ii) energy-related investment costs ⇒ based on official forecasts ⇐ ~~;~~
- iii) maintenance and operating costs, ~~including energy costs and savings,~~
⇒ taking into account the cost of greenhouse gas allowances; ⇐

↓ new

iv) environmental and health externalities of energy use;

↓ 2010/31/EU (adapted)

⇒ new

v) ~~the category of building concerned~~, earnings from energy produced ~~on-site~~ ⇒ on-site ~~↔~~, where applicable;~~;~~

vi) ~~and disposal~~ ⇒ waste management ~~↔~~ costs, where applicable; and

- (b) the estimated economic lifecycle is determined by each Member State; ~~it~~ ~~⊗~~ and ~~⊗~~ refers to the remaining estimated economic lifecycle of a building where energy performance requirements are set for the building as a whole, or to the estimated economic lifecycle of a building element where energy performance requirements are set for building elements.

The cost-optimal level shall lie within the range of performance levels where the cost benefit analysis calculated over the estimated economic lifecycle is positive;

↓ new

32. 'recharging point' means a recharging point as defined in Article 2(41) of [AFIR];
33. 'micro isolated system' means any system with consumption less than 500 GWh in the year 2022, where there is no connection with other systems;
34. 'smart charging' means smart charging as defined in Article 2(14l) of Directive (EU) 2018/2001 [amended RED];
35. 'bidirectional charging' means bidirectional charging as defined in Article 2(14n) of Directive (EU) 2018/2001 [amended RED];
36. 'mortgage portfolio standards' means mechanisms incentivising mortgage lenders to increase the median energy performance of the portfolio of buildings covered by their mortgages and to encourage potential clients to make their property more energy-performant along the Union's decarbonisation ambition and relevant energy targets in the area of energy consumption in buildings, relying on the definition of sustainable economic activities in the EU Taxonomy;
37. 'digital building logbook' means a common repository for all relevant building data, including data related to energy performance such as energy performance certificates, renovation passports and smart readiness indicators, which facilitates informed decision making and information sharing within the construction sector, among building owners and occupants, financial institutions and public authorities;

↓ 2010/31/EU

- ~~3845~~. 'air-conditioning system' means a combination of the components required to provide a form of indoor air treatment, by which temperature is controlled or can be lowered;

↓ 2018/844 Art. 1.1(c)
⇒ new

- ~~3915a.~~ 'heating system' means a combination of the components required to provide a form of indoor air treatment, by which the temperature is increased;
- ~~4015b.~~ 'heat generator' means the part of a heating system that generates useful heat ⇒ for uses identified in Annex I, ⇐ using one or more of the following processes:
- (a) the combustion of fuels in, for example, a boiler;
 - (b) the Joule effect, taking place in the heating elements of an electric resistance heating system;
 - (c) capturing heat from ambient air, ventilation exhaust air, or a water or ground heat source using a heat pump;
- ~~4115e.~~ 'energy performance contracting' means energy performance contracting as defined in ~~point (27) of Article 2, point (29), of Directive (EU) .../... [recast Energy Efficiency Directive]~~ Directive 2012/27/EU of the European Parliament and of the Council⁵⁴;

↓ 2010/31/EU

- ~~4216.~~ 'boiler' means the combined boiler body-burner unit, designed to transmit to fluids the heat released from burning;
- ~~4317.~~ 'effective rated output' means the maximum calorific output, expressed in kW, specified and guaranteed by the manufacturer as being deliverable during continuous operation while complying with the useful efficiency indicated by the manufacturer;
- ~~18.~~ 'heat pump' means a machine, a device or installation that transfers heat from natural surroundings such as air, water or ground to buildings or industrial applications by reversing the natural flow of heat such that it flows from a lower to a higher temperature. For reversible heat pumps, it may also move heat from the building to the natural surroundings;
- ~~4419.~~ 'district heating' or 'district cooling' means the distribution of thermal energy in the form of steam, hot water or chilled liquids, from a central source of production through a network to multiple buildings or sites, for the use of space or process heating or cooling;

↓ new

45. 'useful floor area' means the area of the floor of a building needed as parameter to quantify specific conditions of use that are expressed per unit of floor area and for the application of the simplifications and the zoning and (re-)allocation rules;
46. 'reference floor area' means the floor area used as reference size for the assessment of the energy performance of a building, calculated as the sum of the useful floor

⁵⁴ Directive 2012/27/EU of the European Parliament and of the Council of 25 October 2012 on energy efficiency, amending Directives 2009/125/EC and 2010/30/EU and repealing Directives 2004/8/EC and 2006/32/EC (OJL 315, 14.11.2012, p. 1).

areas of the spaces within the building envelope specified for the energy performance assessment;

47. 'assessment boundary' means the boundary where the delivered and exported energy are measured or calculated;
48. 'on-site' means the premises and the land on which the building is located and the building itself;
49. 'energy from renewable sources produced nearby' means energy from renewable sources produced within a local or district level perimeter of the building assessed, which fulfils all the following conditions:
 - (a) it can only be distributed and used within that local and district level perimeter through a dedicated distribution network;
 - (b) it allows for the calculation of a specific primary energy factor valid only for the energy from renewable sources produced within that local or district level perimeter; and
 - (c) it can be used on-site of the building assessed through a dedicated connection to the energy production source, that dedicated connection requiring specific equipment for the safe supply and metering of energy for self-use of the building assessed;
50. 'energy performance of buildings (EPB) services' means the services, such as heating, cooling, ventilation, domestic hot water and lighting and others for which the energy use is taken into account in the energy performance of buildings;
51. 'energy needs' means the energy to be delivered to, or extracted from, a conditioned space to maintain the intended space conditions during a given period of time disregarding any technical building system inefficiencies;
52. 'energy use' means energy input to a technical building system providing a EPB-service intended to satisfy an energy need;
53. 'self-used' means part of on-site or nearby produced renewable energy used by on-site technical systems for EPB services;
54. 'other on-site uses' means energy used on-site for uses other than EPB services, and may include appliances, miscellaneous and ancillary loads or electro-mobility charging points;
55. 'calculation interval' means the discrete time interval used for the calculation of the energy performance;
56. 'delivered energy' means energy, expressed per energy carrier, supplied to the technical building systems through the assessment boundary, to satisfy the uses taken into account or to produce the exported energy;
57. 'exported energy' means, expressed per energy carrier and per primary energy factor, the proportion of the renewable energy that is exported to the energy grid instead of being used on site for self-use or for other on-site uses.

↓ 2018/844 Art. 1.1(d)

~~20. 'micro isolated system' means micro isolated system as defined in point 27 of Article 2 of Directive 2009/72/EC of the European Parliament and of the Council⁵⁵.~~

↓ 2018/844 Art. 1.2 (adapted)

Article ~~32a~~

⊗ National building renovation plan ⊗ ~~Long-term renovation strategy~~

↓ 2018/1999 Art. 53.1(a)

⇒ new

1. Each Member State shall establish a ~~long-term renovation strategy~~ ⇒ national building renovation plan ⇐ to ~~support~~ ⇒ ensure ⇐ the renovation of the national stock of residential and non-residential buildings, both public and private, into a highly energy efficient and decarbonised building stock by 2050, ~~facilitating the cost-effective transformation of~~ ⇒ with the objective to transform ⇐ existing buildings into ~~nearly zero-energy~~ ⇒ zero-emission ⇐ buildings.

Each ~~long-term renovation strategy~~ ⇒ building renovation plan ⇐ shall encompass:

↓ 2018/844 Art. 1.2

⇒ new

(a) an overview of the national building stock ⇒ for different building types, construction periods and climatic zones ⇐, based, as appropriate, on statistical sampling and ~~expected share of renovated buildings in 2020~~ ⇒ the national database for energy performance certificates pursuant to Article 19, an overview of market barriers and market failures and an overview of the capacities in the construction, energy efficiency and renewable energy sectors ⇐ ;

~~(b) the identification of cost-effective approaches to renovation relevant to the building type and climatic zone, considering potential relevant trigger points, where applicable, in the life-cycle of the building;~~

~~(c) policies and actions to stimulate cost-effective deep renovation of buildings, including staged deep renovation, and to support targeted cost-effective measures and renovation for example by introducing an optional scheme for building renovation passports;~~

~~(d) an overview of policies and actions to target the worst performing segments of the national building stock, split incentive dilemmas and market failures, and an outline of relevant national actions that contribute to the alleviation of energy poverty;~~

⁵⁵ ~~Directive 2009/72/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning common rules for the internal market in electricity and repealing Directive 2003/54/EC (OJ L 211, 14.8.2009, p. 55).~~

~~(e) policies and actions to target all public buildings;~~

~~(f) an overview of national initiatives to promote smart technologies and well-connected buildings and communities, as well as skills and education in the construction and energy efficiency sectors; and~~

~~(g) an evidence based estimate of expected energy savings and wider benefits, such as those related to health, safety and air quality.~~

↓ new

- (b) a roadmap with nationally established targets and measurable progress indicators, with a view to the 2050 climate neutrality goal, in order to ensure a highly energy efficient and decarbonised national building stock and the transformation of existing buildings into zero-emission buildings by 2050;
- (c) an overview of implemented and planned policies and measures, supporting the implementation of the roadmap pursuant to point (b); and
- (d) an outline of the investment needs for the implementation of the building renovation plan, the financing sources and measures, and the administrative resources for building renovation.

The roadmap referred to in point (b) shall include national targets for 2030, 2040 and 2050 as regards the annual energy renovation rate, the primary and final energy consumption of the national building stock and its operational greenhouse gas emission reductions; specific timelines for buildings to achieve higher energy performance classes than those pursuant to Article 9(1), by 2040 and 2050, in line with the pathway for transforming the national building stock into zero-emission buildings; an evidence-based estimate of expected energy savings and wider benefits; and estimations for the contribution of the building renovation plan to achieving the Member State's binding national target for greenhouse gas emissions pursuant to Regulation (EU) .../... [revised Effort Sharing Regulation], the Union's energy efficiency targets in accordance with Directive (EU) .../.... [recast EED], the Union's renewable energy targets, including the indicative target for the share of energy from renewable sources in the building sector in accordance with Directive (EU) 2018/2001 [amended RED], and the Union's 2030 climate target and 2050 climate neutrality goal in accordance with Regulation (EU) 2021/1119.

2. Every five years, each Member State shall prepare and submit to the Commission a draft of its building renovation plan, using the template in Annex II. Each Member State shall submit its draft building renovation plan as part of its draft integrated national energy and climate plan referred to in Article 9 of Regulation (EU) 2018/1999 and, where the Member States submits a draft update, its draft update referred to in Article 14 of that Regulation. By way of derogation from Article 9(1) and Article 14(1) of that Regulation, Member States shall submit the first draft building renovation plan to the Commission by 30 June 2024.

↓ 2018/844 Art. 1.2

⇒ new

~~2. In its long-term renovation strategy, each Member State shall set out a roadmap with measures and domestically established measurable progress indicators, with a view to the long-term 2050 goal of reducing greenhouse gas emissions in the Union by 80-95 % compared to 1990, in order to ensure a highly energy efficient and decarbonised national building stock and in order to facilitate the cost-effective transformation of existing buildings~~

~~into nearly zero-energy buildings. The roadmap shall include indicative milestones for 2030, 2040 and 2050, and specify how they contribute to achieving the Union's energy efficiency targets in accordance with Directive 2012/27/EU.~~

~~3. To support the mobilisation of investments into the renovation needed to achieve the goals referred to in paragraph 1, Member States shall facilitate access to appropriate mechanisms for:~~

~~(a) the aggregation of projects, including by investment platforms or groups, and by consortia of small and medium-sized enterprises, to enable investor access as well as packaged solutions for potential clients;~~

~~(b) the reduction of the perceived risk of energy efficiency operations for investors and the private sector;~~

~~(c) the use of public funding to leverage additional private sector investment or address specific market failures;~~

~~(d) guiding investments into an energy efficient public building stock, in line with Eurostat guidance; and~~

~~(e) accessible and transparent advisory tools, such as one-stop shops for consumers and energy advisory services, on relevant energy efficiency renovations and financing instruments.~~

~~4. The Commission shall collect and disseminate, at least to public authorities, best practices on successful public and private financing schemes for energy efficiency renovation as well as information on schemes for the aggregation of small-scale energy efficiency renovation projects. The Commission shall identify and disseminate best practices on financial incentives to renovate from a consumer perspective taking into account cost-efficiency differences between Member States.~~

~~35. To support the development of its long-term renovation strategy~~ ⇒ building renovation plan ⇐ , each Member State shall carry out a public consultation on its ⇒ draft building renovation plan ⇐ ~~long-term renovation strategy~~ prior to submitting it to the Commission. ⇒ The public consultation shall involve in particular local and regional authorities and other socio-economic partners, including civil society and bodies working with vulnerable households. ⇐ Each Member State shall annex a summary of the results of its public consultation to its ~~long-term renovation strategy~~ ⇒ draft building renovation plan ⇐ .

~~Each Member State shall establish the modalities for consultation in an inclusive way during the implementation of its long-term renovation strategy.~~

↓ new

4. The Commission shall assess the national draft building renovation plans, in particular whether:

(a) the level of ambition of the nationally established targets is sufficient and in line with the national commitments on climate and energy laid down in the national integrated energy and climate plans;

(b) the policies and measures are sufficient to achieve the nationally established targets;

(c) the allocation of budgetary and administrative resources is sufficient for the implementation of the plan;

- (d) the public consultation pursuant to paragraph 3 has been sufficiently inclusive; and
- (e) the plans comply with the requirements of paragraph 1 and the template in Annex II.

After consulting the Committee established by Article 30, the Commission may issue country-specific recommendations to Member States in accordance with Article 9(2) and Article 34 of Regulation (EU) 2018/1999.

With regard to the first draft building renovation plan, the Commission may issue country-specific recommendations to Member States no later than six months after the Member State has submitted that plan.

5. Each Member State shall take due account of any recommendations from the Commission in its final building renovation plan. If the Member State concerned does not address a recommendation or a substantial part thereof, it shall provide a justification to the Commission and make public its reasons.

6. Every five years, each Member State shall submit its building renovation plan to the Commission, using the template in Annex II. Each Member State shall submit its building renovation plan as part of its integrated national energy and climate plan referred to in Article 3 of Regulation (EU) 2018/1999 and, where the Member States submits an update, its update referred to in Article 14 of that Regulation. By way of derogation from Article 3(1) and Article 14(2) of that Regulation, Member States shall submit the first building renovation plan to the Commission by 30 June 2025.

↓ 2018/844 Art. 1.2

⇒ new

~~7.~~ Each Member State shall annex the details of the implementation of its most recent long-term renovation strategy ⇒ or building renovation plan ⇐ to its ⇒ next final building renovation plan ⇐ ~~long-term renovation strategy, including on the planned policies and actions.~~ ⇒ Each Member State shall state whether its national targets have been achieved. ⇐

↓ new

8. Each Member State shall include in its integrated national energy and climate progress reports, in accordance with Articles 17 and 21 of Regulation (EU) 2018/1999, information on the implementation of the national targets referred to in paragraph 1, point (b) of this Article and the contribution of the building renovation plan to achieving the Member State's binding national target for greenhouse gas emissions pursuant to Regulation (EU) .../... [revised Effort Sharing Regulation], the Union's energy efficiency targets in accordance with Directive (EU) .../... [recast EED], the Union's renewable energy targets, including the indicative target for the share of energy from renewable sources in the building sector in accordance with Directive (EU) 2018/2001 [amended RED], and the Union's 2030 climate target and 2050 climate neutrality goal in accordance with Regulation (EU) 2021/1119.

↓ 2018/844 Art. 1.2

~~7. Each Member State may use its long-term renovation strategy to address fire safety and risks related to intense seismic activity affecting energy efficiency renovations and the lifetime of buildings.~~

↓ 2018/1999 Art. 53.1(b)

~~8. Each Member State's long-term renovation strategy shall be submitted to the Commission as part of its final integrated national energy and climate plan referred to in Article 3 of Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council⁵⁶. As a derogation from Article 3(1) of that Regulation, the first long-term renovation strategy under paragraph 1 of this Article shall be submitted to the Commission by 10 March 2020.~~

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

Article ~~43~~

Adoption of a methodology for calculating the energy performance of buildings

Member States shall apply a methodology for calculating the energy performance of buildings in accordance with the common general framework set out in Annex I.

~~This~~ ☒ That ☒ methodology shall be adopted at national or regional level.

Article ~~54~~

Setting of minimum energy performance requirements

1. Member States shall take the necessary measures to ensure that minimum energy performance requirements for buildings or building units are set with a view to ⇒ at least ⇐ achieving cost-optimal levels. The energy performance shall be calculated in accordance with the methodology referred to in Article ~~43~~. Cost-optimal levels shall be calculated in accordance with the comparative methodology framework referred to in Article ~~65~~ ~~once the framework is in place~~.

Member States shall take the necessary measures to ensure that minimum energy performance requirements are set for building elements that form part of the building envelope and that have a significant impact on the energy performance of the building envelope when they are replaced or retrofitted, with a view to achieving ⇒ at least ⇐ cost-optimal levels.

When setting requirements, Member States may differentiate between new and existing buildings and between different categories of buildings.

~~These~~ ☒ Those ☒ requirements shall take account of general indoor climate conditions, in order to avoid possible negative effects such as inadequate ventilation, as well as local conditions and the designated function and the age of the building.

~~A Member State shall not be required to set minimum energy performance requirements which are not cost-effective over the estimated economic lifecycle.~~

⁵⁶ ~~Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the Governance of the Energy Union and Climate Action, amending Regulations (EC) No 663/2009 and (EC) No 715/2009 of the European Parliament and of the Council, Directives 94/22/EC, 98/70/EC, 2009/31/EC, 2009/73/EC, 2010/31/EU, 2012/27/EU and 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council, Council Directives 2009/119/EC and (EU) 2015/652 and repealing Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council (OJ L 328, 21.12.2018, p. 1).~~

☒ Member States shall review their ☒ ~~m~~Minimum energy performance requirements ~~shall be reviewed~~ at regular intervals which shall not be longer than five years and ☒ shall ☒, if necessary, ~~shall be updated~~ ☒ update them ☒ in order to reflect technical progress in the building sector ⇒, the results of the cost-optimal calculation set out in Article 6, and updated national energy and climate targets and policies ⇐.

↓ new

2. Member States may decide to adapt the requirements referred to in paragraph 1 to buildings officially protected as part of a designated environment or because of their special architectural or historical merit, in so far as compliance with certain minimum energy performance requirements would unacceptably alter their character or appearance.

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇐ new

32. Member States may decide not to set or apply the requirements referred to in paragraph 1 to the following categories of buildings:

- ~~(a) buildings officially protected as part of a designated environment or because of their special architectural or historical merit, in so far as compliance with certain minimum energy performance requirements would unacceptably alter their character or appearance;~~
- ~~(a)~~ (ab) buildings used as places of worship and for religious activities;
- ~~(b)~~ (be) temporary buildings with a time of use of two years or less, industrial sites, workshops and non-residential agricultural buildings with low energy demand and non-residential agricultural buildings which are in use by a sector covered by a national sectoral agreement on energy performance;
- ~~(c)~~ (ce) residential buildings which are used or intended to be used for either less than four months of the year or, alternatively, for a limited annual time of use and with an expected energy consumption of less than 25 % of what would be the result of all-year use;
- ~~(d)~~ (de) stand-alone buildings with a total useful floor area of less than 50 m².

Article 65

Calculation of cost-optimal levels of minimum energy performance requirements

1. The Commission ~~shall~~ ☒ is empowered to ☒ ~~establish by means of~~ ☒ adopt ☒ delegated acts in accordance with Articles ~~2923, 24 and 25 by 30 June 2011~~ ☒ concerning ☒ a comparative methodology framework for calculating cost-optimal levels of minimum energy performance requirements for buildings and building elements. ⇒ By 30 June 2026, the Commission shall revise the comparative methodology framework for calculating cost-optimal levels of minimum energy performance requirements in existing buildings undergoing major renovation and for individual building elements. ⇐

The comparative methodology framework shall be ~~established~~ ☒ laid down ☒ in accordance with Annex ~~VIIII~~ and shall differentiate between new and existing buildings and between different categories of buildings.

2. Member States shall calculate cost-optimal levels of minimum energy performance requirements using the comparative methodology framework established in accordance with paragraph 1 and relevant parameters, such as climatic conditions and the practical accessibility of energy infrastructure, and compare the results of ~~this~~ ☒ that ☒ calculation with the minimum energy performance requirements in force.

Member States shall report to the Commission all input data and assumptions used for those calculations and the results of those calculations. Member States shall ☒ update and ☒ submit those reports to the Commission at regular intervals, which shall not be longer than five years. ~~The first report shall be submitted by 30 June 2012.~~ ☒ The first report based on the revised methodology framework pursuant to paragraph 1 shall be submitted by 30 June 2028. ☒

3. If the result of the comparison performed in accordance with paragraph 2 shows that the minimum energy performance requirements in force are ☒ more than 15% ☒ significantly less energy efficient than cost-optimal levels of minimum energy performance requirements, the Member State concerned shall ☒ include in the report ☒ justify this difference in writing to the Commission ~~in the report referred to in paragraph 2, accompanied, to the extent that the gap cannot be justified, by a plan outlining appropriate steps to significantly reduce the gap by the next review of the energy performance requirements as referred to in Article 54(1).~~

4. The Commission shall publish a report on the progress of the Member States in reaching cost-optimal levels of minimum energy performance requirements.

↓ 2018/844 Art. 1.3

Article ~~76~~

New buildings

↓ new

1. Member States shall ensure that from the following dates, new buildings are zero-emission buildings in accordance with Annex III:

- (a) as of 1 January 2027, new buildings occupied or owned by public authorities;
and
- (b) as of 1 January 2030, all new buildings;

↓ 2018/844 Art. 1.3 (adapted)
☒ new

~~1.~~ ☒ Until the application of the requirements under the first subparagraph, ☒ Member States shall ~~take the necessary measures to~~ ensure that ☒ all ☒ new buildings ☒ are at least nearly zero-energy buildings and ☒ meet the minimum energy performance requirements laid down in accordance with Article ~~55~~.

↓ new

2. Member States shall ensure that the life-cycle Global Warming Potential (GWP) is calculated in accordance with Annex III and disclosed through the energy performance certificate of the building:

- (a) as of 1 January 2027, for all new buildings with a useful floor area larger than 2000 square meters; and
- (b) as of 1 January 2030, for all new buildings.

3. The Commission is empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 29 to supplement this Directive in order to adapt Annex III to technological progress and innovation, to set adapted maximum energy performance thresholds in Annex III to renovated buildings and to adapt the maximum energy performance thresholds for zero-emission buildings.

4. Member States shall address, in relation to new buildings, the issues of healthy indoor climate conditions, adaptation to climate change, fire safety, risks related to intense seismic activity and accessibility for persons with disabilities. Member States shall also address carbon removals associated to carbon storage in or on buildings.

↓ 2018/844 Art. 1.3

~~2. Member States shall ensure that, before construction of new buildings starts, the technical, environmental and economic feasibility of high-efficiency alternative systems, if available, is taken into account.~~

↓ 2010/31/EU (adapted)

Article 87

Existing buildings

1. Member States shall take the necessary measures to ensure that when buildings undergo major renovation, the energy performance of the building or the renovated part thereof is upgraded in order to meet minimum energy performance requirements set in accordance with Article 54 in so far as ~~this~~ ☒ that ☒ is technically, functionally and economically feasible.

Those requirements shall be applied to the renovated building or building unit as a whole. Additionally or alternatively, requirements may be applied to the renovated building elements.

2. Member States shall in addition take the necessary measures to ensure that when a building element that forms part of the building envelope and has a significant impact on the energy performance of the building envelope is retrofitted or replaced, the energy performance of the building element meets minimum energy performance requirements in so far as ~~this~~ ☒ that ☒ is technically, functionally and economically feasible.

~~Member States shall determine these minimum energy performance requirements in accordance with Article 4.~~

↓ 2018/844 Art. 1.4 (adapted)
⇒ new

3. Member States shall encourage, in relation to buildings undergoing major renovation, high-efficiency alternative systems, in so far as ~~this~~ ☒ that ☒ is technically, functionally and economically feasible. ☒ Member States ☒, and shall address ☒ , in relation to buildings undergoing major renovation, ☒ the issues of healthy indoor climate conditions, ☒ adaptation to climate change, ☒ fire safety, ~~and~~ risks related to intense seismic activity ☒ ,

the removal of hazardous substances including asbestos and accessibility for persons with disabilities ⇐ .

↓ new

Article 9

Minimum energy performance standards

1. Member States shall ensure that

- (a) buildings and building units owned by public bodies achieve at the latest
 - (i) after 1 January 2027, at least energy performance class F; and
 - (ii) after 1 January 2030, at least energy performance class E;
- (b) non-residential buildings and building units, other than those owned by public bodies, achieve at the latest
 - (i) after 1 January 2027, at least energy performance class F; and
 - (ii) after 1 January 2030, at least energy performance class E;
- (c) residential buildings and building units achieve at the latest
 - (i) after 1 January 2030, at least energy performance class F; and
 - (ii) after 1 January 2033, at least energy performance class E;

In their roadmap referred to in Article 3(1)(b), Member States shall establish specific timelines for the buildings referred to in this paragraph to achieve higher energy performance classes by 2040 and 2050, in line with the pathway for transforming the national building stock into zero-emission buildings.

2. In addition to the minimum energy performance standards established pursuant to paragraph 1, each Member State may establish minimum energy performance standards for the renovation of all other existing buildings.

Where established, the minimum energy performance standards shall be designed with a view to the national roadmap and the 2030, 2040 and 2050 targets contained in the Member State's building renovation plan and to the transformation of the national building stock into zero-emission buildings by 2050.

3. In accordance with Article 15, Member States shall support compliance with minimum energy performance standards by all the following measures:

- (a) providing appropriate financial measures, in particular those targeting vulnerable households, people affected by energy poverty or living in social housing, in line with Article 22 of Directive (EU) .../.... [recast EED];
- (b) providing technical assistance, including through one-stop-shops;
- (c) designing integrated financing schemes;
- (d) removing non-economic barriers, including split incentives; and
- (e) monitoring social impacts, in particular on the most vulnerable.

4. Where a building is renovated in order to comply with a minimum energy performance standard, Member States shall ensure compliance with the minimum energy

performance requirements for building elements pursuant to Article 5 and, in case of major renovation, with the minimum energy performance requirements for existing buildings pursuant to Article 8.

5. Member States may decide not to apply the minimum energy performance standards referred to in paragraphs 1 and 2 to the following categories of buildings:

- (a) buildings officially protected as part of a designated environment or because of their special architectural or historical merit, in so far as compliance with the standards would unacceptably alter their character or appearance;
- (b) buildings used as places of worship and for religious activities;
- (c) temporary buildings with a time of use of two years or less, industrial sites, workshops and non-residential agricultural buildings with low energy demand and non-residential agricultural buildings which are used by a sector covered by a national sectoral agreement on energy performance;
- (d) residential buildings which are used or intended to be used for either less than four months of the year or, alternatively, for a limited annual time of use and with an expected energy consumption of less than 25 % of what would be the result of all-year use;
- (e) stand-alone buildings with a total useful floor area of less than 50 m².

6. Member States shall take the measures necessary to ensure the implementation of minimum energy performance standards referred to in paragraphs 1 and 2, including appropriate monitoring mechanisms and penalties in accordance with Article 31.

Article 10

Renovation passport

1. By 31 December 2023, the Commission shall adopt delegated acts in accordance with Article 29 supplementing this Directive by establishing a common European framework for renovation passports, based on the criteria set out in paragraph 2.

2. By 31 December 2024, Member States shall introduce a scheme of renovation passports based on the common framework established in accordance with paragraph 1.

3. The renovation passport shall comply with the following requirements:

- (a) it shall be issued by a qualified and certified expert, following an on-site visit;
- (b) it shall comprise a renovation roadmap indicating a sequence of renovation steps building upon each other, with the objective to transform the building into a zero-emission building by 2050 at the latest;
- (c) it shall indicate the expected benefits in terms of energy savings, savings on energy bills and operational greenhouse emission reductions as well as wider benefits related to health and comfort and the improved adaptive capacity of the building to climate change; and
- (d) it shall contain information about potential financial and technical support.

↓ 2018/844 Art. 1.5 (adapted)
⇒ new

Article 118

Technical building systems, ~~electromobility and smart readiness indicator~~

1. Member States shall, for the purpose of optimising the energy use of technical building systems, set system requirements in respect of the overall energy performance, the proper installation, and the appropriate dimensioning, adjustment and control of the technical building systems which are installed in ⇒ new or ⇐ existing buildings. ~~Member States may also apply these system requirements to new buildings.~~ ⇒ When setting up the requirements, Member States shall take account of design conditions and typical or average operating conditions. ⇐

System requirements shall be set for new, replacement and upgrading of technical building systems and shall be applied in so far as they are technically, economically and functionally feasible.

↓ new

Member States may set requirements related to the greenhouse gas emissions of, or to the type of fuel used by heat generators provided that such requirements do not constitute an unjustifiable market barrier.

Member States shall ensure that the requirements they set for technical building systems reach at least the latest cost-optimal levels.

↓ 2018/844 Art. 1.5

2. Member States shall require new buildings, where technically and economically feasible, to be equipped with self-regulating devices for the separate regulation of the temperature in each room or, where justified, in a designated heated zone of the building unit. In existing buildings, the installation of such self-regulating devices shall be required when heat generators are replaced, where technically and economically feasible.

↓ new

3. Member States shall require zero-emission buildings to be equipped with measuring and control devices for the monitoring and regulation of indoor air quality. In existing buildings, the installation of such devices shall be required, where technically and economically feasible, when a building undergoes a major renovation.

4. Member States shall ensure that, when a technical building system is installed, the overall energy performance of the altered part, and where relevant, of the complete altered system, is assessed. The results shall be documented and passed on to the building owner, so that they remain available and can be used for the verification of compliance with the minimum requirements laid down pursuant to paragraph 1 and the issue of energy performance certificates.

↓ 2018/844 Art. 1.5 (adapted)
⇒ new

Article 12

⊗ Infrastructure for sustainable mobility ⊗

12. With regard to new non-residential buildings and non-residential buildings undergoing major renovation, with more than ~~ten~~ ⇒ five ⇐ parking spaces, Member States shall ensure:

- (a) the installation of at least one recharging point ~~within the meaning of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council~~⁵⁷.

↓ new

- (b) the installation of pre-cabing for every parking space to enable the installation at a later stage of recharging points for electric vehicles; and
(c) at least one bicycle parking space for every car parking space;

↓ 2018/844 Art. 1.5 (adapted)

~~and ducting infrastructure, namely conduits for electric cables, for at least one in every five parking spaces to enable the installation at a later stage of recharging points for electric vehicles where (a) the car park is located inside the building, and, for major renovations, renovation measures include the car park or the electrical infrastructure of the building; or (b) the car park is physically adjacent to the building, and, for major renovations, renovation measures include the car park or the electrical infrastructure of the car park.~~

↓ new

Member States shall ensure that the pre-cabing is dimensioned so as to enable the simultaneous use of the expected number of recharging points.

By way of derogation from the first subparagraph, point (a), for new office buildings and office buildings undergoing major renovation, with more than five parking spaces, Member States shall ensure the installation of at least one recharging point for every two parking spaces.

↓ 2018/844 Art. 1.5 (adapted)
⇒ new

~~The Commission shall report to the European Parliament and the Council by 1 January 2023 on the potential contribution of a Union building policy to the promotion of electromobility and shall, if appropriate, propose measures in that regard.~~

23. ⊗ With regard to ⊗ ~~Member States shall lay down requirements for the installation of a minimum number of recharging points for~~ all non-residential buildings with more than

⁵⁷ ~~Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the deployment of alternative fuels infrastructure (OJ L 307, 28.10.2014, p. 1).~~

twenty parking spaces, ~~by 1 January 2025~~ ⇒ Member States shall ensure the installation of at least one recharging point for every ten parking spaces, and at least one bicycle parking space for every car parking space, by 1 January 2027. In case of buildings owned or occupied by public authorities, Member States shall ensure pre-cabling for at least one in two parking spaces by 1 January 2033. ⇐

↓ new

3. Member States may adjust requirements for the number of bicycle parking spaces in accordance with paragraphs 1 and 2 for specific categories of non-residential buildings where bicycles are typically less used as a means of transport.

↓ 2018/844 Art. 1.5
⇒ new

~~4. Member States may decide not to lay down or apply the requirements referred to in paragraphs 2 and 3 to buildings owned and occupied by small and medium-sized enterprises as defined in Title I of the Annex to Commission Recommendation 2003/361/EC⁵⁸.~~

~~45.~~ With regard to new residential buildings and residential buildings undergoing major renovation, with more than ~~ten~~ ⇒ three ⇐ parking spaces, Member States shall ensure:

- (a) the installation of ~~ducting infrastructure, namely conduits for electric cables,~~ ⇒ pre-cabling ⇐ for every parking space to enable the installation, at a later stage, of recharging points for electric vehicles;~~;~~ ⇒ and ⇐

↓ new

- (b) at least two bicycle parking spaces for every dwelling.

↓ 2018/844 Art. 1.5 (adapted)

~~where: (a) the car park is located inside the building, and, for major renovations, renovation measures include the car park or the electric infrastructure of the building; or (b) the car park is physically adjacent to the building, and, for major renovations, renovation measures include the car park or the electrical infrastructure of the car park.~~

↓ new

Member States shall ensure that the pre-cabling is dimensioned to enable the simultaneous use of recharging points on all parking spaces. Where, in the case of major renovation, ensuring two bicycle parking spaces for every dwelling is not feasible, Member States shall ensure as many bicycle parking spaces as appropriate.

⁵⁸ ~~Commission Recommendation of 6 May 2003 concerning the definition of micro, small and medium-sized enterprises (OJ L 124, 20.5.2003, p. 36).~~

↓ 2018/844 Art. 1.5

⇒ new

~~56.~~ Member States may decide not to apply paragraphs ~~12, 23 and 45~~ to specific categories of buildings where: ~~(a) with regard to with regard to paragraphs 2 and 5, building permit applications or equivalent applications have been submitted by 10 March 2021;~~ ~~(b) the pre-cabling ducting infrastructure~~ required would rely on micro isolated systems or the buildings are situated in the outermost regions within the meaning of Article 349 TFEU, if this would lead to substantial problems for the operation of the local energy system and would endanger the stability of the local grid.

~~(c) the cost of the recharging and ducting installations exceeds 7 % of the total cost of the major renovation of the building;~~

~~(d) a public building is already covered by comparable requirements according to the transposition of Directive 2014/94/EU.~~

↓ new

6. Member States shall ensure that the recharging points referred to in paragraphs 1, 2 and 4 are capable of smart charging and, where appropriate, bidirectional charging, and that they are operated based on non-proprietary and non-discriminatory communication protocols and standards, in an interoperable manner, and in compliance with any legal standards and protocols in the delegated acts adopted pursuant to Article 19(6) and Article 19(7) of Regulation (EU) .../... [AFIR].

7. Member States shall encourage that operators of non-publicly accessible recharging points operate them in accordance with Article 5(4) of Regulation (EU) .../...[AFIR], where applicable.

↓ 2018/844 Art. 1.5 (adapted)

⇒ new

~~87.~~ Member States shall provide for measures in order to simplify the deployment of recharging points in new and existing residential and non-residential buildings and ~~address possible~~ ☒ remove ☒ regulatory barriers, including permitting and approval procedures, without prejudice to the property and tenancy law of the Member States. ☒ Member States shall remove barriers to the installation of recharging points in residential buildings with parking spaces, in particular the need to obtain consent from the landlord or co-owners for a private recharging point for own use. ☒

↓ new

Member States shall ensure the availability of technical assistance for building owners and tenants wishing to install recharging points.

↓ 2018/844 Art. 1.5 (adapted)

⇒ new

~~98.~~ Member States shall ~~consider the need for coherent~~ ☒ ensure the coherence of ☒ policies for buildings, soft and green mobility and urban planning.

~~9. Member States shall ensure that, when a technical building system is installed, replaced or upgraded, the overall energy performance of the altered part, and where relevant, of the complete altered system, is assessed. The results shall be documented and passed on to the building owner, so that they remain available and can be used for the verification of compliance with the minimum requirements laid down pursuant to paragraph 1 of this Article and the issue of energy performance certificates. Without prejudice to Article 12, Member States shall decide whether to require the issuing of a new energy performance certificate.~~

Article 13

⊗ Smart readiness of buildings ⊗

~~110.~~ The Commission shall, ~~by 31 December 2019,~~ adopt a delegated act ⊗ acts ⊗ in accordance with Article ~~2923,~~ supplementing this Directive by establishing ⊗ concerning ⊗ an optional common Union scheme for rating the smart readiness of buildings. The rating shall be based on an assessment of the capabilities of a building or building unit to adapt its operation to the needs of the occupant and the grid and to improve its energy efficiency and overall performance.

In accordance with Annex ~~IV~~^{1a}, the optional common Union scheme for rating the smart readiness of buildings shall ⊗ lay down ⊗ :

- (a) ~~establish~~ the definition of the smart readiness indicator; and
- (b) ~~establish~~ a methodology by which it is to be calculated.

↓ new

2. The Commission shall, by 31 December 2025, adopt a delegated act in accordance with Article 29, requiring the application of the common Union scheme for rating the smart readiness of buildings, in accordance with Annex IV, to non-residential buildings with an effective rated output for heating systems, or systems for combined space heating and ventilation of over 290 kW.

↓ 2018/844 Art. 1.5 (adapted)

~~311.~~ The Commission shall, ~~by 31 December 2019,~~ and after having consulted the relevant stakeholders, adopt an implementing act detailing the technical modalities for the effective implementation of the scheme referred to in paragraph ~~110 of this Article,~~ including a timeline for a non-committal test-phase at national level, and clarifying the complementary relation of the scheme to the energy performance certificates referred to in Article ~~1611.~~

That implementing act shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article ~~3026~~(3).

↓ new

4. The Commission shall, by 31 December 2025, and after having consulted the relevant stakeholders, adopt an implementing act detailing the technical modalities for the effective implementation of the application of the scheme referred to in paragraph 2 to non-residential buildings with an effective rated output for heating systems, or systems for combined heating and ventilation of over 290 kW.

That implementing act shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 30(3).

Article 14

Data exchange

1. Member States shall ensure that the building owners, tenants and managers can have direct access to their building systems' data. At their request, the access or data shall be made available to a third party. Member States shall facilitate the full interoperability of services and of data exchange within the Union in accordance with paragraph 6.

For the purpose of this Directive, building systems data shall include at least all data related to the energy performance of building elements, the energy performance of building services, building automation and control systems, meters and charging points for e-mobility.

2. When laying down the rules regarding the management and exchange of data, Member States or, where a Member State has so provided, the designated competent authorities, shall specify the rules on the access to building systems data by eligible parties in accordance with this Article and the applicable Union legal framework.

3. No additional costs shall be charged to the building owner, tenant or manager for access to their data or for a request to make their data available to a third party. Member States shall be responsible for setting the relevant charges for access to data by other eligible parties such as financial institutions, aggregators, energy suppliers, energy services providers and National Statistical Institutes or other national authorities responsible for the development, production and dissemination of European statistics. Member States or, where applicable, the designated competent authorities, shall ensure that any charges imposed by regulated entities that provide data services are reasonable and duly justified.

4. The rules on access to data and data storage for the purpose of this Directive shall comply with the relevant Union law. The processing of personal data within the framework of this Directive shall be carried out in accordance with Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council⁵⁹.

5. The Commission shall adopt implementing acts detailing interoperability requirements and non-discriminatory and transparent procedures for access to the data. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 30(2).

↓ 2010/31/EU

~~*Article 9*~~

~~**Nearly zero-energy buildings**~~

~~1. Member States shall ensure that:~~

~~(a) by 31 December 2020, all new buildings are nearly zero-energy buildings; and~~

~~(b) after 31 December 2018, new buildings occupied and owned by public authorities are nearly zero-energy buildings.~~

⁵⁹ Regulation (EU) 2016/679 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data, and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation) (OJ L 119, 4.5.2016, p. 1).

~~Member States shall draw up national plans for increasing the number of nearly zero energy buildings. These national plans may include targets differentiated according to the category of building.~~

~~2. Member States shall furthermore, following the leading example of the public sector, develop policies and take measures such as the setting of targets in order to stimulate the transformation of buildings that are refurbished into nearly zero energy buildings, and inform the Commission thereof in their national plans referred to in paragraph 1.~~

~~3. The national plans shall include, inter alia, the following elements:~~

~~(a) the Member State's detailed application in practice of the definition of nearly zero energy buildings, reflecting their national, regional or local conditions, and including a numerical indicator of primary energy use expressed in kWh/m² per year. Primary energy factors used for the determination of the primary energy use may be based on national or regional yearly average values and may take into account relevant European standards;~~

~~(b) intermediate targets for improving the energy performance of new buildings, by 2015, with a view to preparing the implementation of paragraph 1;~~

~~(c) information on the policies and financial or other measures adopted in the context of paragraphs 1 and 2 for the promotion of nearly zero energy buildings, including details of national requirements and measures concerning the use of energy from renewable sources in new buildings and existing buildings undergoing major renovation in the context of Article 13(4) of Directive 2009/28/EC and Articles 6 and 7 of this Directive.~~

~~4. The Commission shall evaluate the national plans referred to in paragraph 1, notably the adequacy of the measures envisaged by the Member State in relation to the objectives of this Directive. The Commission, taking due account of the principle of subsidiarity, may request further specific information regarding the requirements set out in paragraphs 1, 2 and 3. In that case, the Member State concerned shall submit the requested information or propose amendments within nine months following the request from the Commission. Following its evaluation, the Commission may issue a recommendation.~~

↓ 2018/1999 Art. 53.3

~~5. As part of its State of the Energy Union report referred to in Article 35 of Regulation (EU) 2018/1999, the Commission shall report every four years to the European Parliament and to the Council on the progress of Member States in increasing the number of nearly zero energy buildings. On the basis of this reported information the Commission shall, where necessary, develop an action plan and propose recommendations and measures in accordance with Article 34 of Regulation (EU) 2018/1999 to increase the number of those buildings and encourage best practices as regards the cost-effective transformation of existing buildings into nearly zero energy buildings.~~

↓ 2010/31/EU

~~6. Member States may decide not to apply the requirements set out in points (a) and (b) of paragraph 1 in specific and justifiable cases where the cost-benefit analysis over the economic lifecycle of the building in question is negative. Member States shall inform the Commission of the principles of the relevant legislative regimes.~~

*Article ~~1540~~***Financial incentives and market barriers**

~~1. In view of the importance of providing appropriate financing and other instruments to catalyse the energy performance of buildings and the transition to nearly zero energy buildings, Member States shall take appropriate steps to consider the most relevant such instruments in the light of national circumstances.~~

↓ new

1. Member States shall provide appropriate financing, support measures and other instruments able to address market barriers and stimulate the necessary investments in energy renovations in line with their national building renovation plan and with a view to the transformation of their building stock into zero-emission buildings by 2050.

2. Member States shall take appropriate regulatory measures to remove non-economic barriers to building renovation. With regard to buildings with more than one building unit, such measures may include removing unanimity requirements in co-ownership structures, or allowing co-ownership structures to be direct recipients of financial support.

3. Member States shall make best cost-effective use of national financing and financing available established at Union level, in particular the Recovery and Resilience Facility, the Social Climate Fund, cohesion policy funds, InvestEU, auctioning revenues from emission trading pursuant to Directive 2003/87/EC [amended ETS] and other public funding sources.

4. To support the mobilisation of investments, Member States shall promote the roll-out of enabling funding and financial tools, such as energy efficiency loans and mortgages for building renovation, energy performance contracting, fiscal incentives, on-tax schemes, on-bill schemes, guarantee funds, funds targeting deep renovations, funds targeting renovations with a significant minimum threshold of targeted energy savings and mortgage portfolio standards. They shall guide investments into an energy efficient public building stock, in line with Eurostat guidance on the recording of Energy Performance Contracts in government accounts.

5. Member States shall facilitate the aggregation of projects to enable investor access as well as packaged solutions for potential clients.

Member States shall adopt measures to ensure that energy efficiency lending products for building renovations are offered widely and in a non-discriminatory manner by financial institutions and are visible and accessible to consumers. Member States shall ensure that banks and other financial institutions and investors receive information on opportunities to participate in the financing of the improvement of energy performance of buildings.

6. Member States shall ensure the establishment of technical assistance facilities, including through one-stop-shops, targeting all actors involved in building renovations, including home owners and administrative, financial and economic actors, including small- and medium-sized enterprises.

7. Member States shall put in place measures and financing to promote education and training to ensure that there is a sufficient workforce with the appropriate level of skills corresponding to the needs in the building sector.

↓ 2010/31/EU
⇒ new

~~84.~~ The Commission shall, where appropriate, assist upon request Member States in setting up national or regional financial support programmes with the aim of increasing the energy ⇒ performance of ⇐ ~~efficiency in~~ buildings, especially of existing buildings, by supporting the exchange of best practice between the responsible national or regional authorities or bodies.

~~The Commission shall collect and disseminate best practices on successful public and private financing schemes and incentives for renovation and other policies and measures as well as information on schemes for the aggregation of small scale energy renovation projects. The Commission shall identify and disseminate best practices on financial incentives to renovate from a consumer perspective, taking into account cost efficiency differences between Member States.~~

~~5.~~ In order to improve financing in support of the implementation of this Directive and taking due account of the principle of subsidiarity, the Commission shall, preferably by 2011, present an analysis on, in particular:

~~(a) the effectiveness, the appropriateness of the level, and the actual amount used, of structural funds and framework programmes that were used for increasing energy efficiency in buildings, especially in housing;~~

~~(b) the effectiveness of the use of funds from the EIB and other public finance institutions;~~

~~(c) the coordination of Union and national funding and other forms of support that can act as a leverage for stimulating investments in energy efficiency and the adequacy of such funds for achieving Union objectives.~~

~~On the basis of that analysis, and in accordance with the multiannual financial framework, the Commission may subsequently submit, if it considers this appropriate, proposals with respect to Union instruments to the European Parliament and the Council.~~

↓ 2018/844 Art. 1.6
⇒ new

~~96.~~ Member States shall link their financial measures for energy ⇒ performance ⇐ ~~efficiency~~ improvements in the renovation of buildings to the targeted or achieved energy savings, as determined by one or more of the following criteria:

- (a) the energy performance of the equipment or material used for the renovation; in which case, the equipment or material used for the renovation is to be installed by an installer with the relevant level of certification or qualification ⇒ and shall comply with minimum energy performance requirements for building elements ⇐ ;
- (b) standard values for calculation of energy savings in buildings;
- (c) the improvement achieved due to such renovation by comparing energy performance certificates issued before and after renovation;
- (d) the results of an energy audit;

- (e) the results of another relevant, transparent and proportionate method that shows the improvement in energy performance.

↓ new

10. From 1 January 2027 at the latest, Member States shall not provide any financial incentives for the installation of boilers powered by fossil fuels, with the exception of those selected for investment, before 2027, in accordance with Article 7(1)(h)(i) third hyphen of Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and the Council⁶⁰ on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund and with Article 73 of Regulation (EU) 2021/2115 of the European Parliament and the Council⁶¹ on the CAP Strategic Plans.

11. Member States shall incentivise deep renovation and sizeable programmes that address a high number of buildings and result in an overall reduction of at least 30 % of primary energy demand with higher financial, fiscal, administrative and technical support.

Member States shall ensure that a staged deep renovation which receives public financial incentives follows the steps set out in a renovation passport.

12. Financial incentives shall target as a priority vulnerable households, people affected by energy poverty and people living in social housing, in line with Article 22 of Directive (EU) .../.... [recast EED].

13. When providing financial incentives to owners of buildings or building units for the renovation of rented buildings or building units, Member States shall ensure that the financial incentives benefit both the owners and the tenants, in particular by providing rent support or by imposing caps on rent increases.

↓ 2018/844 Art. 1.6

~~6a. Databases for energy performance certificates shall allow data to be gathered on the measured or calculated energy consumption of the buildings covered, including at least public buildings for which an energy performance certificate, as referred to in Article 13, has been issued in accordance with Article 12.~~

~~6b. At least aggregated anonymised data compliant with Union and national data protection requirements shall be made available on request for statistical and research purposes and to the building owner.~~

↓ 2010/31/EU

⇒ new

~~7. The provisions of this Directive shall not prevent Member States from providing incentives for new buildings, renovations or building elements which go beyond the cost optimal levels.~~

⁶⁰ Regulation (EU) 2021/1058 of the European Parliament and of the Council of 24 June 2021 on the European Regional Development Fund and on the Cohesion Fund (OJ L 231, 30.6.2021, p. 60).

⁶¹ Regulation (EU) 2021/2115 of the European Parliament and of the Council of 2 December 2021 establishing rules on support for strategic plans to be drawn up by Member States under the common agricultural policy (CAP Strategic Plans) and financed by the European Agricultural Guarantee Fund (EAGF) and by the European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD) and repealing Regulations (EU) No 1305/2013 and (EU) No 1307/2013 (OJ L 435, 6.12.2021, p. 1).

Article ~~1644~~**Energy performance certificates**

1. Member States shall lay down the necessary measures to establish a system of certification of the energy performance of buildings.

The energy performance certificate shall include the energy performance of a building $\Rightarrow$ expressed by a numeric indicator of primary energy use in kWh/(m².y), $\Leftarrow$ and reference values such as minimum energy performance requirements $\Rightarrow$, minimum energy performance standards, nearly zero-energy building requirements and zero-emission building requirements, $\Leftarrow$ in order to make it possible for owners or tenants of the building or building unit to compare and assess its energy performance. ~~The energy performance certificate may include additional information such as the annual energy consumption for non-residential buildings and the percentage of energy from renewable sources in the total energy consumption.~~

$\Downarrow$ new

2. By 31 December 2025 at the latest, the energy performance certificate shall comply with the template in Annex V. It shall specify the energy performance class of the building, on a closed scale using only letters from A to G. The letter A shall correspond to zero-emission buildings as defined in Article 2, point (2) and the letter G shall correspond to the 15% worst-performing buildings in the national building stock at the time of the introduction of the scale. Member States shall ensure that the remaining classes (B to F) have an even bandwidth distribution of energy performance indicators among the energy performance classes. Member States shall ensure a common visual identity for energy performance certificates on their territory.

3. Member States shall ensure the quality, reliability and affordability of energy performance certificates. They shall ensure that energy performance certificates are issued by independent experts following an on-site visit.

$\Downarrow$ 2010/31/EU (adapted)
 $\Rightarrow$ new

~~42.~~ The energy performance certificate shall include recommendations for the cost-effective improvement of the energy performance $\Rightarrow$ and the reduction of operational greenhouse gases emissions $\Leftarrow$ of a building or building unit, unless $\Rightarrow$ the building or building unit already complies with the relevant zero-emission building standard $\Leftarrow$ ~~there is no reasonable potential for such improvement compared to the energy performance requirements in force.~~

The recommendations included in the energy performance certificate shall cover:

- (a) measures carried out in connection with a major renovation of the building envelope or technical building system~~(s)~~ $\boxtimes$ or systems $\boxtimes$; and
- (b) measures for individual building elements independent of a major renovation of the building envelope or technical building system~~(s)~~ $\boxtimes$ or systems $\boxtimes$.

~~53.~~ The recommendations included in the energy performance certificate shall be technically feasible for the specific building $\Rightarrow$ and shall provide an estimate for the energy savings and the reduction of operational greenhouse gas emissions. They $\Leftarrow$ ~~and~~ may provide an estimate for the range of payback periods or cost-benefits over its economic lifecycle.

↓ new

6. The recommendations shall include an assessment of whether the heating or air-conditioning system can be adapted to operate at more efficient temperature settings, such as low temperature emitters for water based heating systems, including the required design of thermal power output and temperature/flow requirements.

↓ 2010/31/EU (adapted)

⇒ new

74. The energy performance certificate shall provide an indication as to where the owner or tenant can receive more detailed information, including as regards the cost-effectiveness of the recommendations made in the energy performance certificate. The evaluation of cost effectiveness shall be based on a set of standard conditions, such as the assessment of energy savings and underlying energy prices and a preliminary cost forecast. In addition, it shall contain information on the steps to be taken to implement the recommendations. Other information on related topics, such as energy audits or incentives of a financial or other nature and financing possibilities ⇒ , or advice on how to increase the climate resilience of the building, ⇐ may also be provided to the owner or tenant.

~~5. Subject to national rules, Member States shall encourage public authorities to take into account the leading role which they should play in the field of energy performance of buildings, inter alia, by implementing the recommendations included in the energy performance certificate issued for buildings owned by them within its validity period.~~

86. Certification for building units may be based:

- (a) on a common certification of the whole building; or
- (b) on the assessment of another representative building unit with the same energy-relevant characteristics in the same building.

97. Certification for single-family houses may be based on the assessment of another representative building of similar design and size with a similar actual energy performance quality if such correspondence can be guaranteed by the expert issuing the energy performance certificate.

108. The validity of the energy performance certificate shall not exceed ~~10~~ ⇒ five ⇐ years. ⇒ However for buildings with an energy performance class A, B or C established pursuant to paragraph 2, the validity of the energy performance certificate shall not exceed 10 years. ⇐9.

~~The Commission shall, by 2011, in consultation with the relevant sectors, adopt a voluntary common European Union certification scheme for the energy performance of non-residential buildings. That measure shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 26(2). Member States are encouraged to recognise or use the scheme, or use part thereof by adapting it to national circumstances.~~

↓ new

11. Member States shall make simplified procedures for updating an energy performance certificate available where only individual elements are upgraded (single or standalone measures).

Member States shall make simplified procedures for updating an energy performance certificate available where measures identified in a renovation passport are put in place.

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

Article 17~~42~~

Issue of energy performance certificates

1. Member States shall ensure that ~~an~~ ⇒ a digital ⇐ energy performance certificate is issued for:

- (a) buildings or building units which are constructed ⇒ , have undergone a major renovation, are ⇐ sold or rented out to a new tenant ⇒ or for which a rental contract is renewed ⇐ ; and
- (b) buildings ~~where a total useful floor area over 500 m² is~~ ⇒ owned or ⇐ occupied by a public ☒ bodies ☒ authority and frequently visited by the public. ~~On 9 July 2015, this threshold of 500 m² shall be lowered to 250 m².~~

The requirement to issue an energy performance certificate does not apply where a certificate, issued in accordance with either Directive ☒ 2010/31/EU ☒ ~~2002/91/EC~~ or this Directive, for the building or building unit concerned is available and valid.

2. Member States shall require that, when buildings or building units are constructed, sold or rented out ⇒ or when rental contracts are renewed ⇐ , the energy performance certificate ~~or a copy thereof~~ is shown to the prospective ~~new~~ tenant or buyer and handed over to the buyer or ~~new~~ tenant.

3. Where a building is sold or rented out in advance of construction ⇒ or major renovation ⇐ , Member States may require the seller to provide an assessment of its future energy performance, as a derogation from paragraphs 1 and 2; in ~~this~~ ☒ that ☒ case, the energy performance certificate shall be issued at the latest once the building has been constructed ⇒ or renovated and shall reflect the as-built state ⇐ .

4. Member States shall require that ~~when buildings having an energy performance certificate, building units in a building having an energy performance certificate, and building units having an energy performance certificate,~~ ⇒ buildings or buildings units which ⇐ are offered for sale or for rent ⇒ have an energy performance certificate ⇐ , ☒ and that ☒ the energy performance indicator ⇒ and class ⇐ of the energy performance certificate of the building or the building unit, as applicable, is stated in ~~the~~ ⇒ online and offline ⇐ advertisements ⇒ , including in property search portal websites ⇐ ~~in commercial media~~.

↓ new

⇒ Member States shall carry out sample checks or other controls to ensure compliance with these requirements. ⇐

↓ 2010/31/EU

5. The provisions of this Article shall be implemented in accordance with applicable national rules on joint ownership or common property.

~~6. Member States may exclude the categories of buildings referred to in Article 4(2) from the application of paragraphs 1, 2, 4 and 5 of this Article.~~

~~67.~~ The possible effects of energy performance certificates in terms of legal proceedings, if any, shall be decided in accordance with national rules.

↓ new

7. Member States shall ensure that all energy performance certificates issued are uploaded to the database for energy performance of building referred to in Article 19. The upload shall contain the full energy performance certificate, including all necessary data required for the calculation of the energy performance of the building.

↓ 2010/31/EU (adapted)

Article ~~18~~¹³

Display of energy performance certificates

1. Member States shall take measures to ensure that where ~~a total useful floor area over 500 m² of~~ a building for which an energy performance certificate has been issued in accordance with Article ~~17~~¹²(1) is occupied by public authorities and frequently visited by the public, the energy performance certificate is displayed in a prominent place clearly visible to the public. ~~On 9 July 2015, this threshold of 500 m² shall be lowered to 250 m².~~

2. Member States shall require that where a total useful floor area over 500 m² of a building for which an energy performance certificate has been issued in accordance with Article ~~17~~¹²(1) is frequently visited by the public, the energy performance certificate is displayed in a prominent place clearly visible to the public.

3. The provisions of ~~this Article~~ ☒ paragraphs 1 and 2 ☒ do not include an obligation to display the recommendations included in the energy performance certificate.

↓ new

Article 19

Databases for energy performance of buildings

1. Each Member State shall set up a national database for energy performance of buildings which allows data to be gathered on the energy performance of the buildings and on the overall energy performance of the national building stock.

The database shall allow data to be gathered related to energy performance certificates, inspections, the building renovation passport, the smart readiness indicator and the calculated or metered energy consumption of the buildings covered.

2. The database shall be publicly accessible, in compliance with Union and national data protection rules. Member States shall ensure access to the full energy performance certificate for building owners, tenants and managers, and to financial institutions as regards the buildings in their investment portfolio. For buildings offered for rent or sale, Member States shall ensure access to the full energy performance certificate for prospective tenants or buyers.

3. Member States shall make publicly available information on the share of buildings in the national building stock covered by energy performance certificates and aggregated or anonymised data on the energy performance of the buildings covered. The public information shall be updated at least twice per year. Member States shall make anonymised or aggregated information available to public and research institutions such as National Statistics Institutes, upon request.

4. At least once per year, Member States shall ensure the transfer of the information in the national database to the Building Stock Observatory.

5. The Commission shall, by 30 June 2024, adopt an implementing act with a common template for the transfer of the information to the Building Stock Observatory.

That implementing act shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 30(3).

6. For the purpose of ensuring coherence and consistency of information, Member States shall ensure that the national database for energy performance of buildings is interoperable and integrated with other administrative databases containing information on buildings, such as the national building cadastre and digital building logbooks.

↓ 2018/844 Art. 1.7 (adapted)
⇒ new

Article ~~2014~~

~~Inspection of heating systems~~ ☒ **Inspections** ☒

1. Member States shall lay down the necessary measures to establish regular inspections of the accessible parts of heating ⇒ , ventilation and air conditioning ⇐ systems or of systems for combined space heating and ventilation, with an effective rated output of over 70 kW, such as the heat generator, control system and circulation pump(s) used for heating buildings. ⇒ The effective rating of the system shall be based on the sum of the rated output of the heating and air-conditioning generators. ⇐

↓ new

2. Member States shall establish separate inspection schemes for the inspections of residential and non-residential systems.

3. Member States may set different inspection frequencies depending on the type and effective rated output of the system whilst taking into account the costs of the inspection of the system and the estimated energy cost savings that may result from the inspection. Systems shall be inspected at least every five years. Systems with generators of an effective rated output of more than 290 kW shall be inspected at least every two years.

4. The inspection shall include the assessment of the generator or generators, circulation pumps, fans and control system. Member States may decide to include in the inspection schemes any additional building systems identified under Annex I.

↓ 2018/844 Art. 1.7 (adapted)
⇒ new

The inspection shall include an assessment of the efficiency and sizing of the ~~heat~~ generator ⇒ or generators and of its main components ⇐ compared with the ~~heating~~ requirements of the building and, ~~where relevant~~, consider the capabilities of the ~~heating~~ system ~~or of the system for combined space heating and ventilation~~ to optimise its performance under typical or average operating conditions. ⇒ Where relevant, the inspection shall assess the feasibility of the system to operate under different and more efficient temperature settings, while ensuring the safe operation of the system. ⇐

↓ new

The inspections scheme shall include the assessment of the sizing of the ventilation system compared with the requirements of the building and consider the capabilities of the ventilation system to optimise its performance under typical or average operating conditions.

↓ 2018/844 Art. 1.7 (adapted)
⇒ new

Where no changes have been made to the ~~heating~~ system ~~or to the system for combined space heating and ventilation~~ or to the ~~heating~~ requirements of the building following an inspection carried out pursuant to this ☒ Article ☒ paragraph, Member States may choose not to require the assessment of the ~~heat generator~~ ⇒ main component ⇐ sizing ⇒ or the assessment of operation under different temperatures ⇐ to be repeated.

52. Technical building systems that are explicitly covered by an agreed energy performance criterion or a contractual arrangement specifying an agreed level of energy efficiency improvement, such as energy performance contracting, or that are operated by a utility or network operator and therefore subject to performance monitoring measures on the system side, shall be exempt from the requirements laid down in paragraph 1, provided that the overall impact of such an approach is equivalent to that resulting from paragraph 1.

63. ~~As an alternative to paragraph 1 and provided that the overall impact is equivalent to that resulting from paragraph 1, Member States may opt to take measures to ensure the provision of advice to users concerning the replacement of ~~heat~~ generators, other modifications to the ~~heating~~ system ~~or to the system for combined space heating and ventilation~~ and alternative solutions to assess the ⇒ performance, ⇐ efficiency and appropriate size of those systems.~~

Before applying the alternative measures referred to in the first subparagraph of this paragraph, each Member State shall, by means of submitting a report to the Commission, document the equivalence of the impact of those measures to the impact of the measures referred to in paragraph 1.

↓ 2018/1999 Art. 53.5

~~Such a report shall be submitted to the Commission as part of the Member States' integrated national energy and climate plans referred to in Article 3 of Regulation (EU) 2018/1999.~~

↓ 2018/844 Art. 1.7 (adapted)
⇒ new

74. Member States shall lay down requirements to ensure that, where technically and economically feasible, non-residential buildings with an effective rated output for heating systems or systems for combined space heating and ventilation of over 290 kW are equipped with building automation and control systems ⇒ 31 December 2024 ⇐ by ~~2025~~. ⇒ The threshold for the effective rated output shall be lowered to 70 kW by 31 December 2029. ⇐

The building automation and control systems shall be capable of:

- (a) continuously monitoring, logging, analysing and allowing for adjusting energy use;
- (b) benchmarking the building's energy efficiency, detecting losses in efficiency of technical building systems, and informing the person responsible for the facilities or technical building management about opportunities for energy efficiency improvement; and
- (c) allowing communication with connected technical building systems and other appliances inside the building, and being interoperable with technical building systems across different types of proprietary technologies, devices and manufacturers.

85. Member States ⇒ shall ⇐ ~~may~~ lay down requirements to ensure that ⇒ from 1 January 2025, new ⇐ residential buildings ⇒ and residential buildings undergoing major renovations ⇐ are equipped with:

- (a) the functionality of continuous electronic monitoring that measures systems' efficiency and informs building owners or managers when it has fallen significantly and when system servicing is necessary; and
- (b) effective control functionalities to ensure optimum generation, distribution, storage and use of energy.

96. Buildings that comply with paragraph 74 or 85 shall be exempt from the requirements laid down in paragraph 1.

↓ new

10. Member States shall put in place inspection schemes or alternative measures including digital tools, to certify that the delivered construction and renovation works meet the designed energy performance and are compliant with the minimum energy performance requirements as laid down in by the building codes.

11. Member States shall include a summarised analysis of the inspection schemes and their results as an annex to the building renovation plan referred to in Article 3. Member States that have chosen the alternative measures indicated in paragraph 6 of this Article shall include a summarised analysis and the results of the alternative measures.

↓ 2018/844 Art. 1.7

~~Article 15~~

~~Inspection of air-conditioning systems~~

~~1. Member States shall lay down the necessary measures to establish regular inspections of the accessible parts of air-conditioning systems or of systems for combined air-conditioning and ventilation, with an effective rated output of over 70 kW. The inspection shall include an assessment of the efficiency and sizing of the air-conditioning system compared with the cooling requirements of the building and, where relevant, consider the capabilities of the air-conditioning system or of the system for combined air-conditioning and ventilation to optimise its performance under typical or average operating conditions.~~

~~Where no changes have been made to the air-conditioning system or to the system for combined air-conditioning and ventilation or to the cooling requirements of the building following an inspection carried out pursuant to this paragraph, Member States may choose not to require the assessment of the sizing of the air-conditioning system to be repeated.~~

~~Member States that maintain more stringent requirements pursuant to Article 1(3) shall be exempt from the obligation to notify them to the Commission.~~

~~2. Technical building systems that are explicitly covered by an agreed energy performance criterion or a contractual arrangement specifying an agreed level of energy efficiency improvement, such as energy performance contracting, or that are operated by a utility or network operator and therefore subject to performance monitoring measures on the system side, shall be exempt from the requirements laid down in paragraph 1, provided that the overall impact of such an approach is equivalent to that resulting from paragraph 1.~~

~~3. As an alternative to paragraph 1 and provided that the overall impact is equivalent to that resulting from paragraph 1, Member States may opt to take measures to ensure the provision of advice to users concerning the replacement of air-conditioning systems or systems for combined air-conditioning and ventilation, other modifications to the air-conditioning system or system for combined air-conditioning and ventilation and alternative solutions to assess the efficiency and appropriate size of those systems.~~

~~Before applying the alternative measures referred to in the first subparagraph of this paragraph, each Member State shall, by means of submitting a report to the Commission, document the equivalence of the impact of those measures to the impact of the measures referred to in paragraph 1.~~

↓ 2018/1999 Art. 53.6

~~Such a report shall be submitted to the Commission as part of the Member States' integrated national energy and climate plans referred to in Article 3 of Regulation (EU) 2018/1999.~~

↓ 2018/844 Art. 1.7

~~4. Member States shall lay down requirements to ensure that, where technically and economically feasible, non-residential buildings with an effective rated output for systems for air-conditioning or systems for combined air-conditioning and ventilation of over 290 kW are equipped with building automation and control systems by 2025.~~

~~The building automation and control systems shall be capable of:~~

- ~~(a) continuously monitoring, logging, analysing and allowing for adjusting energy use;~~
- ~~(b) benchmarking the building's energy efficiency, detecting losses in efficiency of technical building systems, and informing the person responsible for the facilities or technical building management about opportunities for energy efficiency improvement; and~~
- ~~(c) allowing communication with connected technical building systems and other appliances inside the building, and being interoperable with technical building systems across different types of proprietary technologies, devices and manufacturers.~~

~~5. Member States may lay down requirements to ensure that residential buildings are equipped with:~~

- ~~(a) the functionality of continuous electronic monitoring that measures systems' efficiency and informs building owners or managers when it has fallen significantly and when system servicing is necessary; and~~
- ~~(b) effective control functionalities to ensure optimum generation, distribution, storage and use of energy.~~

~~6. Buildings that comply with paragraph 4 or 5 shall be exempt from the requirements laid down in paragraph 1.~~

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

Article ~~21~~⁴⁶

Reports on the inspection of heating ☒ , ventilation ☒ and air-conditioning systems

1. An inspection report shall be issued after each inspection of a heating ☒ , ventilation ☒ or air-conditioning system. The inspection report shall contain the result of the inspection performed in accordance with Article ~~2014~~^{or 15} and include recommendations for the cost-effective improvement of the energy performance of the inspected system.

~~The ☒~~ Those ☒ recommendations may be based on a comparison of the energy performance of the system inspected with that of the best available feasible system and a system of similar type for which all relevant components achieve the level of energy performance required by the applicable legislation.

2. The inspection report shall be handed over to the owner or tenant of the building.

↓ new

3. The inspection report shall be uploaded into the national database for energy performance of buildings pursuant to Article 19.

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

Article ~~22~~⁴⁷

Independent experts

1. Member States shall ensure that the energy performance certification of buildings ⇒ , the establishment of renovation passports, the smart readiness assessment, ⇐ ~~and~~ the inspection of heating systems and air-conditioning systems are carried out in an independent manner by qualified ~~and/or~~ ⇒ certified ⇐ ~~accredited~~ experts, whether operating in a self-employed capacity or employed by public bodies or private enterprises.

Experts shall be ~~accredited~~ ⇒ certified in accordance with Article 26 of Directive (EU) .../... [recast EED] ⇐ taking into account their competence.

2. Member States shall make available to the public information on training and ~~accreditations~~ ⇒ certifications ⇐ . Member States shall ensure that either regularly updated lists of qualified ~~and/or~~ ~~accredited~~ ⇒ certified ⇐ experts or regularly updated lists of ~~accredited~~ ⇒ certified ⇐ companies which offer the services of such experts are made available to the public.

↓ new

Article 23

Certification of building professionals

1. Member States shall ensure the appropriate level of competence for building professionals carrying out integrated renovation works in line with Article 26 [recast EED].

2. Where appropriate and feasible, Member States shall ensure that certification or equivalent qualification schemes are available for providers of integrated renovation works where this is not covered by Article 18(3) of Directive (EU) 2018/2001 [amended RED] or Article 26 of Directive (EU) .../....[recast EED].

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

Article ~~24~~⁴⁸

Independent control system

1. Member States shall ensure that independent control systems for energy performance certificates ⇒ are established in accordance with Annex VI, and that independent control systems for renovation passports, smart readiness indicators ⇐ and reports on the inspection of heating and air-conditioning systems are established ~~in accordance with Annex II~~. Member States may establish separate systems for the control of energy performance certificates ⇒ , renovation passports, smart readiness indicators ⇐ and ~~for the control of~~ reports on the inspection of heating and air-conditioning systems.

2. The Member States may delegate the responsibilities for implementing the independent control systems.

Where the Member States decide to do so, they shall ensure that the independent control systems are implemented in compliance with Annex VIII.

3. Member States shall require the energy performance certificates $\Rightarrow$, the renovation passports, the smart readiness indicators $\Leftarrow$ and the inspection reports referred to in paragraph 1 to be made available to the competent authorities or bodies on request.

↓ 2018/844 Art. 1.8 (adapted)
 $\Rightarrow$ new

Article 25~~19~~

Review

The Commission, assisted by the Committee established by $\boxtimes$ referred to in $\boxtimes$ Article 30~~26~~, shall review this Directive by $\Rightarrow$ the end of 2027 $\Leftarrow$ ~~1 January 2026~~ at the latest, in the light of the experience gained and progress made during its application, and, if necessary, make proposals.

As part of that review, $\Rightarrow$ the Commission shall assess whether the application of this Directive in combination with other legislative instruments addressing energy efficiency and greenhouse gas emissions from buildings, notably through carbon pricing, deliver sufficient progress towards achieving a fully decarbonised, zero-emission building stock by 2050, or whether further binding measures at Union level, in particular mandatory minimum energy performance standards across the whole building stock, need to be introduced. $\Leftarrow$ ~~‡~~The Commission shall $\boxtimes$ also $\boxtimes$ examine in what manner Member States could apply integrated district or neighbourhood approaches in Union building and energy efficiency policy, while ensuring that each building meets the minimum energy performance requirements, for example by means of overall renovation schemes applying to a number of buildings in a spatial context instead of a single building. ~~The Commission shall, in particular, assess the need for further improvement of energy performance certificates in accordance with Article 11.~~

↓ 2018/844 Art. 1.9 (adapted)

~~Article 19a~~

~~Feasibility study~~

~~The Commission shall, before 2020, conclude a feasibility study, clarifying the possibilities and timeline to introduce the inspection of stand-alone ventilation systems and an optional building renovation passport that is complementary to the energy performance certificates, in order to provide a long-term, step-by-step renovation roadmap for a specific building based on quality criteria, following an energy audit, and outlining relevant measures and renovations that could improve the energy performance.~~

↓ 2010/31/EU
⇒ new

Article ~~26~~²⁰

Information

1. Member States shall take the necessary measures to inform the owners or tenants of buildings or building units ⇒ and all relevant market actors ⇐ of the different methods and practices that serve to enhance energy performance. ⇒ In particular, Member States shall take the necessary measures to provide tailor-made information to vulnerable households. ⇐

↓ 2018/844 Art. 1.10

2. Member States shall in particular provide information to the owners or tenants of buildings on energy performance certificates, including their purpose and objectives, on cost-effective measures and, where appropriate, financial instruments, to improve the energy performance of the building, and on replacing fossil fuel boilers with more sustainable alternatives. Member States shall provide the information through accessible and transparent advisory tools such as renovation advice and one-stop-shops.

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

At the request of the Member States, the Commission shall assist Member States in staging information campaigns for the purposes of paragraph 1 and the first subparagraph of this paragraph, which may be dealt with in Union programmes.

3. Member States shall ensure that guidance and training are made available for those responsible for implementing this Directive. Such guidance and training shall address the importance of improving energy performance, and shall enable consideration of the optimal combination of improvements in energy efficiency, ⇒ reduction of greenhouse gas emissions, ⇐ use of energy from renewable sources and use of district heating and cooling when planning, designing, building and renovating industrial or residential areas. ⇒ Such guidance and training may also address structural improvements, adaptation to climate change, fire safety, risks related to intense seismic activity, the removal of hazardous substances including asbestos, air pollutant emissions (including fine particulate matter) and accessibility for persons with disabilities. ⇐

4. The Commission is invited to continuously improve its information services, in particular the website that has been set up as a European portal for energy efficiency in buildings directed towards citizens, professionals and authorities, in order to assist Member States in their information and awareness-raising efforts. Information displayed on ~~this~~ ☒ that ☒ website might include links to relevant European Union and national, regional and local legislation, links to Europa websites that display the National Energy Efficiency Action Plans, links to available financial instruments, as well as best practice examples at national, regional and local level. In the context of the European Regional Development Fund, ⇒ the Cohesion Fund and the Just Transition Fund, ⇐ the Commission shall continue and further intensify its information services with the aim of facilitating the use of available funds by providing assistance and information to interested stakeholders, including national, regional

and local authorities, on funding possibilities, taking into account the latest changes in the regulatory framework.

Article ~~27~~²¹

Consultation

In order to facilitate the effective implementation of ~~the~~ ☒ this ☒ Directive, Member States shall consult the stakeholders involved, including local and regional authorities, in accordance with the national legislation applicable and as relevant. Such consultation is of particular importance for the application of Articles ~~9 and 26~~²⁰.

Article ~~28~~²²

Adaptation of Annex I to technical progress

The Commission shall ~~adapt points 3 and 4 of Annex I to technical progress by means of~~ ☒ adopt ☒ delegated acts in accordance with Articles ~~29~~²³, ~~24 and 25~~ ☒ concerning the adaptation of points 4 and 5 of Annex I to technical progress ☒.

↓ 2018/844 Art. 1.11 (adapted)
⇒ new

Article ~~29~~²³

Exercise of the delegation

1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.

2. The power to adopt delegated acts referred to in Articles ~~65~~, ☒ 7, 10 ☒ ~~118~~ ¹³⁸ and ~~28~~²² shall be conferred on the Commission for ~~a~~ ☒ an indeterminate ☒ period ☒ of time ☒ of five years from ☒ [date of entry into force of this Directive] ☒ ~~9 July 2018~~. ~~The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.~~

3. The delegation of power referred to in Articles ~~65~~, ☒ 7, 10, ☒ ~~131~~ ¹³⁸ and ~~28~~²² may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision to revoke shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in the *Official Journal of the European Union* or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.

4. Before adopting a delegated act, the Commission shall consult experts designated by each Member State in accordance with the principles laid down in the Interinstitutional Agreement of 13 April 2016 on Better Law-Making.

5. As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.

6. A delegated act adopted pursuant to Articles ~~65~~, ☒ 7, 10, ☒ ~~118~~ ¹³⁸ or ~~28~~²² shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or the Council within a period of two months of notification of that act to the European

Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council.

↓ 2018/844 Art. 1.13

Article ~~3026~~

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.
2. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.
3. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

Article ~~3127~~

Penalties

Member States shall lay down the rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for must be effective, proportionate and dissuasive. Member States ~~shall communicate those provisions to the Commission by 9 January 2013 at the latest and~~ shall notify it ☒ the Commission ☒ without delay of any ~~subsequent~~ amendment affecting them ☒ the provisions communicated in accordance with Article 27 of Directive 2010/31/EU ☒.

Article ~~3228~~

Transposition

1. Member States shall ~~adopt and publish, by 9 July 2012 at the latest,~~ ☒ bring into force ☒ the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with Articles ~~2 to 18,~~ ⇒ 1 to 3, 5 to 26, 29 and 32 ⇐ and ~~with Articles 20 and 27~~ ⇒ Annexes I to III and V to IX by [...] ⇐. ☒ They shall immediately communicate the text of those measures and a correlation table to the Commission. ☒

~~They shall apply those provisions as far as Articles 2, 3, 9, 11, 12, 13, 17, 18, 20 and 27 are concerned, from 9 January 2013 at the latest. They shall apply those provisions as far as Articles 4, 5, 6, 7, 8, 14, 15 and 16 are concerned, to buildings occupied by the public authorities from 9 January 2013 at the latest and to other buildings from 9 July 2013 at the latest. They may defer the application of Article 12(1) and (2) to single building units that are rented out, until 31 December 2015. This shall however not result in fewer certificates being issued than would have been the case under the application of the Directive 2002/91/EC in the Member State concerned. When Member States adopt ☒ those ☒ measures, they shall~~

contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. They shall also include a statement that references in existing laws, regulations and administrative provisions to ☒ the ☒ Directive ~~2002/91/EC~~ ☒ repealed by this Directive ☒ shall be construed as references to this Directive. Member States shall determine how such reference is to be made and how that statement is to be formulated.

2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.

Article ~~33~~²⁰

Repeal

Directive ☒ 2010/31/EU ☒ ~~2002/91/EC~~, as amended by the ~~Regulation~~ ☒ acts listed ☒ indicated in Annex ~~VIII~~^{IV}, Part A, is hereby repealed with effect from ☒ [...] ☒ ~~1 February 2012~~, without prejudice to the obligations of the Member States relating to the ~~time-limit~~ ☒ time-limits ☒ for ☒ the ☒ transposition into national law and ☒ the dates of ☒ application of the ~~Directive~~ ☒ Directives ☒ set out in Annex ~~VIII~~^{IV}, Part B.

References to ☒ the repealed ☒ Directive ~~2002/91/EC~~ shall be construed as references to this Directive and shall be read in accordance with the correlation table in Annex ~~IX~~^V.

Article ~~34~~²⁰

Entry into force

This Directive shall enter into force on the ~~20th~~ ☒ twentieth ☒ day following ☒ that of ☒ its publication in the *Official Journal of the European Union*.

☒ Articles 4, 27, 28, 30, 31 and 33 to 35 and Annex IV shall apply from [the day after the date in the first subparagraph of Article 32].

~~*Article ~~35~~²¹*~~

Addressees

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels,

For the European Parliament
The President

For the Council
The President



Brussels, 15.12.2021
COM(2021) 802 final

ANNEXES 1 to 9

ANNEXES

to the Proposal for a

Directive of the European Parliament and of the Council

on the energy performance of buildings (recast)

{SEC(2021) 430 final} - {SWD(2021) 453 final} - {SWD(2021) 454 final}

↓ 2010/31/EU

ANNEX I

COMMON GENERAL FRAMEWORK FOR THE CALCULATION OF ENERGY PERFORMANCE OF BUILDINGS

(referred to in Article 43)

↓ 2018/844 Art. 1.14 and Annex
.1(a) (adapted)
⇒ new

1. The energy performance of a building shall be determined on the basis of calculated or ~~actual~~ ☒ metered ☒ energy use and shall reflect typical energy use for space heating, space cooling, domestic hot water, ventilation, built-in lighting and other technical building systems. ⇒ Member States shall ensure that the typical energy use is representative of actual operating conditions for each relevant typology and reflects the typical user behaviour. Where possible, typical energy use and typical user behaviour shall be based on available national statistics, building codes and metered data. ⇐

↓ new

Where metered energy is the basis for calculating the energy performance of buildings, the calculation methodology shall be capable of identifying the influence of the behaviour of occupants and the local climate, which shall not be reflected in the result of the calculation. Metered energy to be used for the purposes of calculating the energy performance of buildings shall require readings of at least hourly intervals and must differentiate between energy carriers.

Member States may use metered energy consumption under typical operating conditions to verify the correctness of the calculated energy use and enable comparison between calculated and actual performance. Metered energy consumption for the purposes of verification and comparison may be based on monthly readings.

↓ 2018/844 Art. 1.14 and Annex
.1(a) (adapted)
⇒ new

The energy performance of a building shall be expressed by a numeric indicator of primary energy use ⇒ per unit of reference floor area per year, ⇐ in kWh/(m².y) for the purpose of both energy performance certification and compliance with minimum energy performance requirements. The methodology applied for the determination of the energy performance of a building shall be transparent and open to innovation.

Member States shall describe their national calculation methodology ⇒ based on Annex A ⇐ ~~following the national annexes~~ of the ☒ key European ☒ ~~overarching~~ standards ☒ on energy performance of buildings ☒, namely ☒ EN ☒ ISO 52000-1, ☒ EN ISO ☒ 52003-1, ☒ EN ISO ☒ 52010-1, ☒ EN ISO ☒ 52016-1, ~~and~~ ☒ EN ISO ☒ 52018-1, ⇒ EN 16798-1 and EN 17423 or superseding documents ⇐ ~~developed under mandate M/480~~

~~given to the European Committee for Standardisation (CEN).~~ This provision shall not constitute a legal codification of those standards.

↓ new

Member States shall take the necessary measures to ensure that, where buildings are supplied by district heating or cooling systems, the benefits of such supply are recognised and accounted for in the calculation methodology through individually certified or recognised primary energy factors.

↓ 2018/844 Art. 1.14 and Annex .1(b) (adapted)
⇒ new

2. The energy needs ⇒ and energy use ⇐ for space heating, space cooling, domestic hot water, ventilation, lighting and other technical building systems shall be calculated ⇒ using hourly or sub-hourly time calculation intervals in order to account for varying conditions that significantly affect the operation and performance of the system and the indoor conditions, and ⇐ ~~in order~~ to optimise health, indoor air quality and comfort levels defined by Member States at national or regional level.

↓ new

Where product-specific regulations for energy-related products adopted under Regulation 2009/125/EC include specific product information requirements for the purpose of the calculation of energy performance under this Directive, national calculation methods shall not require additional information.

↓ 2018/844 Art. 1.14 and Annex .1(b) (adapted)
⇒ new

The calculation of primary energy shall be based on primary energy factors, ⇒ (distinguishing non-renewable, renewable and total) ⇐ ~~or weighting factors~~ per energy carrier, which ⇒ have to be recognised by the national authorities. Those primary energy factors ⇐ may be based on national, regional or local ⇒ information. Primary energy factors may be set on an ⇐ annual, ~~and possibly also~~ seasonal, ~~or~~ monthly, ⇒ daily or hourly basis ⇐ ~~weighted averages~~ or on more specific information made available for individual district ⇔ systems ⇔ ~~system~~.

Primary energy factors or weighting factors shall be defined by Member States. ⇒ The choices made and data sources shall be reported according to EN 17423 or any superseding document. Member States may opt for an average EU primary energy factor for electricity established pursuant to Directive (EU) .../... [recast EED] instead of a primary energy factor reflecting the electricity mix in the country. ⇐

~~In the application of those factors to the calculation of energy performance, Member States shall ensure that the optimal energy performance of the building envelope is pursued.~~

~~In the calculation of the primary energy factors for the purpose of calculating the energy performance of buildings, Member States may take into account renewable energy sources~~

~~supplied through the energy carrier and renewable energy sources that are generated and used on-site, provided that it applies on a non-discriminatory basis.~~

↓ 2018/844 Art. 1.14 and Annex
.1(c) (adapted)
⇒ new

32a. For the purpose of expressing the energy performance of a building, Member States may define additional numeric indicators of total, non-renewable and renewable primary energy use, and of ⇒ operational ⇐ greenhouse gas ~~emission~~ ⊗ emissions ⊗ produced in kgCO₂eq/(m².y).

↓ 2010/31/EU (adapted)

43. The methodology shall be laid down taking into consideration at least the following aspects:

- (a) the following actual thermal characteristics of the building including its internal partitions:
 - (i) thermal capacity;
 - (ii) insulation;
 - (iii) passive heating;
 - (iv) cooling elements; ~~and~~
 - (v) thermal bridges;
- (b) heating installation and hot water supply, including their insulation characteristics;
- (c) air-conditioning installations;
- (d) natural and mechanical ventilation which may include air-tightness;
- (e) built-in lighting installation (mainly in the non-residential sector);
- (f) the design, positioning and orientation of the building, including outdoor climate;
- (g) passive solar systems and solar protection;
- (h) indoor climatic conditions, including the designed indoor climate;
- (i) internal loads.

↓ 2018/844 Art. 1.14 and Annex
.1(d)

54. The positive influence of the following aspects shall be taken into account:

↓ 2010/31/EU

- (a) local solar exposure conditions, active solar systems and other heating and electricity systems based on energy from renewable sources;

- (b) electricity produced by cogeneration;
- (c) district or block heating and cooling systems;
- (d) natural lighting.

65. For the purpose of the calculation buildings should be adequately classified into the following categories:

- (a) single-family houses of different types;
- (b) apartment blocks;
- (c) offices;
- (d) educational buildings;
- (e) hospitals;
- (f) hotels and restaurants;
- (g) sports facilities;
- (h) wholesale and retail trade services buildings;
- (i) other types of energy-consuming buildings.

↓ new

ANNEX II

TEMPLATE FOR THE NATIONAL BUILDING RENOVATION PLANS
(referred to in Article 3)

EPBD Article 3	Mandatory Indicators	Optional Indicators / comments
(a) Overview of the national building stock	Number of buildings and total floor area (m ²): — per building type (including public buildings and social housing) — per energy performance class — NZEB — worst-performing (including a definition)	Number of buildings and total floor area (m2): — per building age — per building size — per climatic zone — demolition (number and total floor area)
	Number of energy performance certificates: — per building type (including public buildings) — per energy performance class	Number of energy performance certificates: - per construction period

	Annual renovation rates: number and total floor area (m²) — per building type — to nearly zero-energy building levels — per renovation depth (weighted average renovation) — deep renovations — public buildings	
	Primary and final annual energy consumption (ktoe): — per building type — per end use Energy savings (Ktoe): — per building type — public buildings Share of renewable energy in the building sector (MW generated): — for different uses — on-site — off-site	Reduction in energy costs (EUR) per household (average) Primary energy demand of a building corresponding to the top 15% (substantial contribution threshold) and the top 30% (do no significant harm threshold) of the national building stock, as per the EU Climate Taxonomy Delegated Act Share of heating system in the building sector per boiler/heating system type
	Annual greenhouse gas emissions (kgCO₂eq/(m².y): — per building type (including public buildings) Annual greenhouse gas emission reduction (kgCO₂eq/(m².y): — per building type (including public buildings)	

	Market barriers and failures (description): — Split incentives — Capacity of construction and energy sector Overview of the capacities in the construction, energy efficiency and renewable energy sectors	Market barriers and failures (description): — Administrative — Financial — Technical — Awareness — Other Number of: — Energy service companies — construction companies — architects and engineers — skilled workers — one-stop-shops — SMES in the construction/renovation sector Projections of the construction workforce: - Architects/engineers/skilled workers retired - Architects/engineers/skilled workers entering the market - Young people in the sector - Women in the sector Overview and forecast of the evolution of prices of construction materials and national market developments
--	---	--

	Energy poverty (definition): — % of people affected by energy poverty — proportion of disposable household income spent on energy — population living in inadequate dwelling conditions (e.g. leaking roof) or with inadequate thermal comfort conditions	
	Primary energy factors: — per energy carrier — non-renewable primary energy factor — renewable primary energy factor — total primary energy factor	
	Definition of nearly-zero energy building for new and existing buildings	an overview of the legal and administrative framework
	Cost-optimal minimum requirements for new and existing buildings	
(b) Roadmap for 2030, 2040, 2050	Targets for annual renovation rates: number and total floor area (m²): — per building type — worst-performing	Targets for expected share (%) of renovated buildings: — per building type - per renovation depth

Target for expected primary and final annual energy consumption (ktoe): — per building type — per end use Expected energy savings: — per building type	Share of energy from renewable sources in the building sector (MW generated)
Targets for expected greenhouse gas emissions (kgCO₂eq/(m².y): — per building type Targets for expected greenhouse gas emission reduction (%): — per building type	Split between emissions covered by Chapter III [stationary installations], Chapter IVa [new emissions trading for buildings and road transport] of Directive 2003/87/EC, and other stock;
Expected wider benefits — Creation of new jobs — % reduction of people affected by energy poverty	— Increase of GDP (share and billion Euros)
Contribution to Member State's binding national target for greenhouse gas emissions pursuant to [revised Effort Sharing Regulation]	
Contribution to the Union's energy efficiency targets in accordance with Directive (EU) .../.... [recast EED] (share and figure in ktoe, primary and final consumption): — against the overall energy efficiency target	Contribution to the Union's energy efficiency targets in accordance with Directive (EU) .../... [recast EED] target (share and figure in ktoe, primary and final [consumption): — against Article 8 EED target (energy savings obligation)

	Contribution to the Union's renewable energy targets in accordance with Directive (EU) 2018/2001 [amended RED] (share, MW generated): — against the overall target for energy from renewable sources — against the indicative target for the share of energy from renewable sources in the building sector	
	Contribution to Union's 2030 climate target and 2050 climate neutrality goal in accordance with Regulation (EU) 2021/1119 (share and figure in (kgCO₂eq/(m².y))): — against the overall decarbonisation target	
(c) Overview of implemented and planned policies and measures	Policies and measures with regard to the following elements: (a) the identification of cost-effective approaches to renovation for different building types and climatic zones, considering potential relevant trigger points in the lifecycle of the building; (b) national minimum energy performance standards pursuant to Article 9 and other policies and actions to target the worst-performing segments of the national building stock; (c) the promotion of deep renovation of buildings, including staged deep renovation; (d) empowering and protecting vulnerable customers and the alleviation of energy poverty, including policies and measures pursuant to Article 22 of Directive (EU) .../... [recast EED], and housing affordability; (e) the creation of one-stop-shops or similar mechanisms for the provision of technical, administrative and financial advice and assistance; (f) the decarbonisation of heating and cooling, including through district heating and cooling networks, and the phase out of fossil	Policies and measures with regard to the following elements: (a) the increase of climate resilience of buildings; (b) the promotion of the energy services market; (c) the increase of fire safety; (d) the increase of resilience against disaster risks, including risks related to intense seismic activity; (e) the removal of hazardous substances including asbestos; and (f) accessibility for persons with disabilities. For all policies and measures: - administrative resources and capacities - area(s) covered: — worst-performing — minimum energy performance standards

fuels in heating and cooling with a view to a complete phase-out by 2040 at the latest; (g) the promotion of renewable energy sources in buildings in line with the indicative target for the share of energy from renewable sources in the building sector set in Article 15a(1) of Directive (EU) 2018/2001 [amended RED]; (h) the reduction of whole life-cycle greenhouse gas emissions for the construction, renovation, operation and end of life of buildings, and the uptake of carbon removals; (i) prevention and high-quality treatment of construction and demolition waste in line with Directive 2008/98/EC, notably as regards the waste hierarchy, and the objectives of the circular economy; (j) district and neighbourhood approaches, including the role of renewable energy communities and citizen energy communities; (k) the improvement of buildings owned by public bodies, including policies and measures pursuant to Articles 5, 6 and 7 of the [recast EED]; (l) the promotion of smart technologies and infrastructure for sustainable mobility in buildings; (m) addressing market barriers and market failures; (n) addressing skills gaps and mismatches in human capacities, and promoting education, training, upskilling and reskilling in the construction, sector and energy efficiency and renewable energy sectors; and (o) awareness raising campaigns and other advisory tools. For all policies and measures:	— energy poverty, social housing — public buildings — residential (single-family, multi family) — non-residential — industry — renewable energy sources — phase-out of fossil fuels in heating and cooling — whole life-cycle greenhouse gas emissions — circular economy and waste — one-stop-shops — renovation passports — smart technologies — sustainable mobility in buildings — district and neighbourhood approaches — skills, training — awareness campaigns and advisory tools
--	---

	— Name of policy or measure — Short description (precise scope, objective and modalities of operation) — Quantified objective — Type of policy or measure (such as legislative; economic; fiscal; training, awareness) — Planned budget and funding sources — Entities responsible for implementing the policy — Expected impact — Status of implementation — Date of entry into force — Implementation period	
(d) Outline of the investment needs, the budgetary sources and the administrative resources	— Total investment needs for 2030, 2040, 2050 (million EUR) — Public investments (million EUR) — Private investments (million EUR) — Budgetary resources — Secured budget	Secured budget

↓ new

ANNEX III

REQUIREMENTS FOR NEW AND RENOVATED ZERO-EMISSION BUILDINGS AND CALCULATION OF LIFE-CYCLE GLOBAL WARMING POTENTIAL (GWP)

(referred to in Article 2(2) and Article 7)

I. Requirements for zero-emission buildings

The total annual primary energy use of a new zero-emission building shall comply with the maximum thresholds indicated in the table below.

EU climatic zone ¹	Residential building	Office building	Other non-residential building*
Mediterranean	<60 kWh/(m ² .y)	<70 kWh/(m ² .y)	< NZEB total primary energy use defined at national level
Oceanic	<60 kWh/(m ² .y)	<85 kWh/(m ² .y)	< NZEB total primary energy use defined at national level
Continental	<65 kWh/(m ² .y)	<85 kWh/(m ² .y)	< NZEB total primary energy use defined at national level
Nordic	<75 kWh/(m ² .y)	<90 kWh/(m ² .y)	< NZEB total primary energy use defined at national level

**Note: the threshold should be smaller than the threshold for total primary energy use established at the Member State level for nearly zero-energy non-residential buildings type other than offices*

The total annual primary energy use of a new or renovated zero-emission building shall be fully covered, on a net annual basis, by

- energy from renewable sources generated on-site and fulfilling the criteria of Article 7 of Directive (EU) 2018/2001 [amended RED],
- renewable energy provided from a renewable energy community within the meaning of Article 22 of Directive (EU) 2018/2001 [amended RED], or
- renewable energy and waste heat from an efficient district heating and cooling system in accordance with Article (24(1) of Directive (EU) .../... [recast EED].

¹ Mediterranean: CY, HR, IT, EL, MT, ES, PT, Oceanic: BE, DK, IE, DE, FR, LU, NL, Continental: AT, BG, CZ, HU, PL, RO, SL, SK, Nordic: EE, FI, LV, LT, SE.

A zero-emission building shall not cause any on-site carbon emissions from fossil fuels.

Only where, due to the nature of the building or lack of access to renewable energy communities or eligible district heating and cooling systems, it is technically not feasible to fulfil the requirements under the first paragraph, the total annual primary energy use may also be covered by energy from the grid complying with criteria established at national level.

II. Calculation of life-cycle global warming potential (GWP) of new buildings pursuant to Article 7(2)

For the calculation of the life-cycle global warming potential (GWP) of new buildings pursuant to Article 7(2), the GWP is communicated as a numeric indicator for each life-cycle stage expressed as kgCO₂e/m² (of useful floor area) averaged for one year of a reference study period of 50 years. The data selection, scenario definition and calculations shall be carried out in accordance with EN 15978 (EN 15978:2011. Sustainability of construction works. Assessment of environmental performance of buildings. Calculation method). The scope of building elements and technical equipment is as defined in the Level(s) common EU framework for indicator 1.2. Where a national calculation tool exists, or is required for making disclosures or for obtaining building permits, that tool may be used to provide the required disclosure. Other calculation tools may be used if they fulfil the minimum criteria laid down by the Level(s) common EU framework. Data regarding specific construction products calculated in accordance with [revised Construction Products Regulation] shall be used when available.

↓ 2018/844 Art. 1.14 and Annex
.2

ANNEX IVIA

COMMON GENERAL FRAMEWORK FOR RATING THE SMART READINESS OF BUILDINGS

1. The Commission shall establish the definition of the smart readiness indicator and a methodology by which it is to be calculated, in order to assess the capabilities of a building or building unit to adapt its operation to the needs of the occupant and of the grid and to improve its energy efficiency and overall performance.

The smart readiness indicator shall cover features for enhanced energy savings, benchmarking and flexibility, enhanced functionalities and capabilities resulting from more interconnected and intelligent devices.

The methodology shall take into account features such as smart meters, building automation and control systems, self-regulating devices for the regulation of indoor air temperature, built-in home appliances, recharging points for electric vehicles, energy storage and detailed functionalities and the interoperability of those features, as well as benefits for the indoor climate condition, energy efficiency, performance levels and enabled flexibility.

2. The methodology shall rely on three key functionalities relating to the building and its technical building systems:

- (a) the ability to maintain energy performance and operation of the building through the adaptation of energy consumption for example through use of energy from renewable sources;
- (b) the ability to adapt its operation mode in response to the needs of the occupant while paying due attention to the availability of user-friendliness, maintaining healthy indoor climate conditions and the ability to report on energy use; and
- (c) the flexibility of a building's overall electricity demand, including its ability to enable participation in active and passive as well as implicit and explicit demand response, in relation to the grid, for example through flexibility and load shifting capacities.

3. The methodology may further take into account:

- (a) the interoperability between systems (smart meters, building automation and control systems, built-in home appliances, self-regulating devices for the regulation of indoor air temperature within the building and indoor air quality sensors and ventilations); and
- (b) the positive influence of existing communication networks, in particular the existence of high-speed-ready in-building physical infrastructure, such as the voluntary 'broadband ready' label, and the existence of an access point for

multi-dwelling buildings, in accordance with Article 8 of Directive 2014/61/EU of the European Parliament and of the Council².

4. The methodology shall not negatively affect existing national energy performance certification schemes and shall build on related initiatives at national level, while taking into account the principle of occupant ownership, data protection, privacy and security, in compliance with relevant Union data protection and privacy law as well as best available techniques for cyber security.

5. The methodology shall set out the most appropriate format of the smart readiness indicator parameter and shall be simple, transparent, and easily understandable for consumers, owners, investors and demand-response market participants.

² Directive 2014/61/EU of the European Parliament and of the Council of 15 May 2014 on measures to reduce the cost of deploying high-speed electronic communications networks (OJ L 155, 23.5.2014, p. 1).

↓ new

ANNEX V

TEMPLATE FOR ENERGY PERFORMANCE CERTIFICATES

(referred to in Article 16)

1. On its front page, the energy performance certificate shall display at least the following elements:

- (a) the energy performance class;
- (b) the calculated annual primary energy use in kWh/(m² year);
- (c) the calculated annual primary energy consumption in kWh or MWh;
- (d) the calculated annual final energy use in kWh/(m² year);
- (e) the calculated annual final energy consumption in kWh or MWh;
- (f) renewable energy production in kWh or MWh;
- (g) renewable energy in % of energy use;
- (h) operational greenhouse gas emissions (kg CO₂/(m² year));
- (i) the greenhouse gas emission class (if applicable).

2. In addition, the energy performance certificate may include the following indicators:

- (a) energy use, peak load, size of generator or system, main energy carrier and main type of element for each of the uses: heating, cooling, domestic hot water, ventilation and in-built lighting;
- (b) renewable energy produced on site, main energy carrier and type of renewable energy source;
- (c) a yes/no indication whether a calculation of the Global Warming Potential has been carried out for the building;
- (d) the value of the life-cycle Global Warming Potential (if available);
- (e) information on carbon removals associated to the temporary storage of carbon in or on buildings;
- (e) a yes/no indication whether a renovation passport is available for the building;
- (f) the average U-value for the opaque elements of the building envelope;
- (g) the average U-value for the transparent elements of the building envelope;
- (h) type of most common transparent element (e.g. double glazed window);
- (i) results of the analysis on overheating risk (if available);
- (j) the presence of fixed sensors that monitor the levels of indoor air quality;
- (k) the presence of fixed controls that respond to the levels of indoor air quality;
- (l) number and type of charging points for electric vehicles;
- (m) presence, type and size of energy storage systems;

- (n) feasibility of adapting the heating system to operate at more efficient temperature settings;
- (o) feasibility of adapting the air-conditioning system to operate at more efficient temperature settings;
- p) metered energy consumption;
- q) operational fine particulate matter (PM2.5) emissions.

The energy performance certificate may include the following links with other initiatives if these apply in the relevant Member State:

- (a) a yes/no indication whether a smart readiness assessment has been carried out for the building;
- (b) the value of the smart readiness assessment (if available);
- (c) a yes/no indication whether a Digital Building Logbook is available for the building.

Persons with disabilities shall have equal access to the information in energy performance certificates.

↓ 2010/31/EU (adapted)

ANNEX VIII

INDEPENDENT CONTROL SYSTEMS FOR ENERGY PERFORMANCE CERTIFICATES ~~AND INSPECTION~~ REPORTS

↓ new

1. Definition of quality of energy performance certificate

Member States shall provide a clear definition of what is considered a valid energy performance certificate.

The definition of a valid energy performance certificate shall ensure:

↓ 2010/31/EU (adapted)
→₁ 2018/844 Art. 1.14 and Annex .3(a)
⇒ new

1. →₁ ~~The competent authorities or bodies to which the competent authorities have delegated the responsibility for implementing the independent control system shall make a random selection of all the energy performance certificates issued annually and subject them to verification. The sample shall be of a sufficient size to ensure statistically significant compliance results.~~ ←

~~The verification shall be based on the options indicated below or on equivalent measures:~~

- (a) ~~☒~~ a ~~☒~~ validity check of the input data ~~⇒~~ (including on-site checks) ~~⇐~~ of the building used to issue the energy performance certificate and the results stated in the certificate;

↓ new

- (b) the validity of the calculations;

- (c) a maximum deviation for the energy performance of a building, preferably expressed by the numeric indicator of primary energy use (kWh/(m² year));

- (d) a minimum number of elements differing from default or standard values.

↓ 2010/31/EU

~~(b) check of the input data and verification of the results of the energy performance certificate, including the recommendations made;~~

~~(c) full check of the input data of the building used to issue the energy performance certificate, full verification of the results stated in the certificate, including the recommendations made, and on-site visit of the building, if possible, to check correspondence between specifications given in the energy performance certificate and the building certified;~~

~~2. The competent authorities or bodies to which the competent authorities have delegated the responsibility for implementing the independent control system shall make a random selection of at least a statistically significant percentage of all the inspection reports issued annually and subject those reports to verification.~~

↓ new

Member States may include additional elements in the definition of a valid energy performance certificate, such as maximum deviation for specific input data values.

2. Quality of the control system for energy performance certificates

Member States shall provide a clear definition of the quality objectives and the level of statistical confidence that the energy performance certificate framework should achieve. The independent control system shall ensure at least 90% of valid issued energy performance certificates with a statistical confidence of 95% for the evaluated period, which shall not exceed one year.

The level of quality and the level of confidence shall be measured using random sampling and shall account for all elements provided in the definition of a valid energy performance certificate. Member States shall require third-party verification for the evaluation of at least 25% of the random sample when the independent control systems have been delegated to non-governmental bodies.

The validity of the input data shall be verified with information provided by the independent expert. Such information may include product certificates, specifications or building plans that include details on the performance of the different elements included in the energy performance certificate.

The validity of the input data shall be verified by on-site visits in at least 10% of the energy performance certificates that are part of the random sampling used to assess the overall quality of the scheme.

In addition to the minimum random sampling to determine the overall level of quality, Member States may use different strategies to specifically detect and target poor quality in energy performance certificates with the objective to improve the overall quality of the scheme. Such targeted analysis cannot be used as the basis to measure the overall quality of the scheme.

Member States shall deploy pre-emptive and reactive measures to ensure the quality of the overall energy performance certificate framework. Those measures may include additional training for independent experts, targeted sampling, obligation to re-submit energy performance certificates, proportional fines and temporary or permanent bans for experts.

Where information is added to a database it shall be possible for national authorities to identify the originator of the addition, for monitoring and verification purposes.

3. Availability of energy performance certificates

The independent control system shall verify the availability of energy performance certificates to prospective buyers and tenants in order to ensure that it is possible to consider the energy performance of the building in their decision to buy or rent.

The independent control system shall verify the visibility of the energy performance indicator and class in advertising media.

4. Treatment of building typologies

The independent control system shall account for different building typologies, particularly for those building typologies that are most prevalent in the real estate market, such as single residential, multi-residential, offices or retail.

5. Public disclosure

Member States shall regularly publish, on the national database on energy performance certificates, at least the following information on the quality system:

- (a) the definition of quality in energy performance certificates;
- (b) quality objectives for the energy performance certificate scheme;
- (c) results of the quality assessment, including number of certificates evaluated and relative size to the total number of issued certificates in the given period (per typology);
- (d) contingency measures to improve the overall quality of energy performance certificates.

↓ 2018/844 Art. 1.14 and Annex
.3(b)

~~3. Where information is added to a database it shall be possible for national authorities to identify the originator of the addition, for monitoring and verification purposes.~~

↓ 2010/31/EU (adapted)
⇒ new

ANNEX VIII

COMPARATIVE METHODOLOGY FRAMEWORK TO IDENTIFY COST-OPTIMAL LEVELS OF ENERGY PERFORMANCE REQUIREMENTS FOR BUILDINGS AND BUILDING ELEMENTS

The comparative methodology framework shall enable Member States to determine the energy ⇒ and emission ⇐ performance of buildings and building elements and the economic aspects of measures relating to the energy ⇒ and emission ⇐ performance, and to link them with a view to identifying the cost-optimal level.

The comparative methodology framework shall be accompanied by guidelines outlining how to apply ~~this~~ ☒ that ☒ framework in the calculation of cost-optimal performance levels.

The comparative methodology framework shall allow for taking into account use patterns, outdoor climate conditions ⇒ and their future changes according to best available climate science ⇐, investment costs, building category, maintenance and operating costs (including energy costs and savings), earnings from energy produced, where applicable, ⇒ environmental and health externalities of energy use, ⇐ and ~~disposal~~ ⇒ waste management ⇐ costs, where applicable. It should be based on relevant European standards relating to this Directive.

The Commission shall also provide:

- guidelines to accompany the comparative methodology framework; ~~these~~ ☒ those ☒ guidelines will serve to enable the Member States to undertake the steps listed below;³⁵
- information on estimated long-term energy price developments.

For the application of the comparative methodology framework by Member States, general conditions, expressed by parameters, shall be laid down at Member State level.

The comparative methodology framework shall require Member States to:

- define reference buildings that are characterised by and representative of their functionality and geographic location, including indoor and outdoor climate conditions. The reference buildings shall cover residential and non-residential buildings, both new and existing ones;³⁵
- define energy efficiency measures to be assessed for the reference buildings. ~~These~~ ☒ Those ☒ may be measures for individual buildings as a whole, for individual building elements, or for a combination of building elements;³⁵
- assess the final and primary energy need ⇒ and resulting emissions ⇐ of the reference buildings ~~and the reference buildings~~ with the defined energy efficiency measures applied;³⁵
- calculate the costs (i.e. the net present value) of the energy efficiency measures (as referred to in the second indent) during the expected economic lifecycle applied to the reference buildings (as referred to in the first indent) by applying the comparative methodology framework principles.

By calculating the costs of the energy efficiency measures during the expected economic lifecycle, the cost-effectiveness of different levels of minimum energy performance

requirements is assessed by the Member States. ~~This~~ ☒ That ☒ will allow the determination of cost-optimal levels of energy performance requirements.

↓ 2010/31/EU (adapted)

ANNEX VIII

~~PART A~~

Repealed Directive with its successive amendment	
(referred to in Article 29)	
Directive 2002/91/EC of the European Parliament and of the Council (OJ L 1, 4.1.2003, p. 65)	
Regulation (EC) No 1137/2008 of the European Parliament and of the Council (OJ L 311, 21.11.2008, p. 1)	only point 9.9 of the Annex

~~PART B~~

Time limits for transposition into national law and application		
(referred to in Article 29)		
Directive	Time limit for transposition	Date of application
2002/91/EC	4 January 2006	4 January 2009 as regards Articles 7, 8 and 9 only

PART A

Repealed Directive
with list of the successive amendments thereto
(referred to in Article 33)

Directive 2010/31/EU of the European Parliament and of the Council (OJ L 153, 18.6.2010, p. 13)	
Directive (EU) 2018/844 of the European Parliament and of the Council (OJ L 156, 19.6.2018, p. 75)	only Article 1
Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council (OJ L 328, 21.12.2018, p. 1)	only Article 53

PART B

Time-limits for transposition into national law and dates of application
(referred to in Article 33)

Directive	Time-limit for transposition	Dates of application
2010/31/EU	9 July 2012	as far as Articles 2, 3, 9, 11, 12, 13, 17, 18, 20 and 27 are concerned, 9 January 2013; as far as Articles 4, 5, 6, 7, 8, 14, 15 and 16 are concerned, 9 January 2013 with regard to buildings occupied by the public authorities and 9 July 2013 with regard to other buildings
(EU) 2018/844	10 March 2020	

↓ 2010/31/EU (adapted)

ANNEX IX

Correlation table	
Directive 2002/91/EC ⊗ 2010/31/EU ⊗	This Directive
Article 1	Article 1
Article 2, point (1)	Article 2, point 1
—	Article 2, point (2)
Article 2, point (2)	Article 2, point (3)
—	Article 2, points (4) and (5)
Article 2, points (3), (3a), (4) and (5)	Article 2, point (6), (7), (8) and (9)
—	Article 2, points (10), (11) and (12)
Article 2, points (6), (7), (8) and (9)	Article 2, points (13), (14), (15) and (16)
—	Article 2, points (17), (18), (19) and (20)
Article 2, point (10)	Article 2, point (21)
—	Article 2, points (22), (23), (24), (25), (26) and (27)
Article 2, points (11), (12), (13) and (14)	Article 2, points (28), (29), (30) and (31)
—	Article 2, points (32), (33), (34), (35), (36) and (37)
Article 2, point (15)	Article 2, point (37)
Article 2, points (15), (15a), (15b), (15c), (16) and (17)	Article 2, points (38), (39), (40), (41), (42) and (43)
Article 2, point (18)	—
Article 2, point (19)	Article 2, point (44)
—	Article 2, points (45), (46), (47), (48), (49), (50), (51), (52), (53), (54), (55), (56) and (57)

Article 2, point (20)	—
Article 2a	Article 3
Article 3	Article 4
Article 4	Article 5
Article 5	Article 6
Articles 6 and 9	Article 7
Article 7	Article 8
—	Article 9
—	Article 10
Article 8(1), (9)	Article 11
Article 8(2) to (8)	Article 12
Article 8(10), (11)	Article 13
—	Article 14
Article 10	Article 15
Article 11	Article 16
Article 12	Article 17
Article 13	Article 18
—	Article 19
Articles 14 and 15	Article 20
Article 16	Article 21
Article 17	Article 22
—	Article 23
Article 18	Article 24
Article 19	Article 25
Article 19a	—
Article 20	Article 26
Article 21	Article 27

Article 22	Article 28
Article 23	Article 29
Article 26	Article 30
Article 27	Article 31
Article 28	Article 32
Article 29	Article 33
Article 30	Article 34
Article 31	Article 35
Annex I	Annex I
—	Annex II
==	Annex III
Annex IA	Annex IV
==	Annex V
Annex II	Annex VI
Annex III	Annex VII
Annex IV	Annex VIII
Annex V	Annex IX
Article 1	Article 1
Article 2, point (1)	Article 2, point (1)
—	Article 2, points (2) and (3)
Article 2, point (2)	Article 2, point (4) and Annex I
—	Article 2, points (5), (6), (7), (8), (9), (10) and (11)
Article 2, point (3)	Article 2, point (12)
Article 2, point (4)	Article 2, point (13)
—	Article 2, point (14)
Article 2, point (5)	Article 2, point (15)

Article 2, point (6)	Article 2, point (16)
Article 2, point (7)	Article 2, point (17)
Article 2, point (8)	Article 2, point (18)
—	Article 2, point (19)
Article 3	Article 3 and Annex I
Article 4(1)	Article 4(1)
Article 4(2)	—
Article 4(3)	Article 4(2)
—	Article 5
Article 5	Article 6(1)
—	Article 6(2) and (3)
Article 6	Article 7
—	Articles 8, 9 and 10
Article 7(1) first subparagraph	Article 11(8) and Article 12(2)
Article 7(1) second subparagraph	Article 11(6)
Article 7(1) third subparagraph	Article 12(6)
Article 7(2)	Article 11(1) and (2)
—	Article 11(3), (4), (5), (7) and (9)
—	Article 12(1), (3), (4), (5) and (7)
Article 7(3)	Article 13(1) and (3)
—	Article 13(2)
Article 8, point (a)	Article 14(1) and (3)
—	Article 14(2)
Article 8, point (b)	Article 14(4)
—	Article 14(5)
Article 9	Article 15(1)

—	Article 15(2), (3), (4) and (5)
—	Article 16
Article 10	Article 17
—	Article 18
Article 11, introductory wording	Article 19
Article 11, points (a) and (b)	—
Article 12	Article 20(1) and Article 20(2) second subparagraph
—	Article 20(2) first subparagraph and Article 20(3) and (4)
—	Article 21
Article 13	Article 22
—	Articles 23, 24 and 25
Article 14(1)	Article 26(1)
Article 14(2) and (3)	—
—	Article 26(2)
—	Article 27
Article 15(1)	Article 28
Article 15(2)	—
—	Article 29
Article 16	Article 30
Article 17	Article 31
Annex	Annex I
—	Annexes II to V

**Förhyrning av externa tillfälliga förskolelokaler
på väster i Eslövs tätort**

11

KS.2021.0563

2021-12-15

Tomas Nilsson

+4641362012

tomas.nilsson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Förhyrning av externa tillfälliga förskolelokaler på väster i Eslövs tätort

Ärendebeskrivning

Servicenämnden har den 14 december beslutat föreslå kommunstyrelsen att utöka investeringsbudgeten med 2,5 mnkr till 4,5 mnkr avseende åtgärder för iordningställande av extern förhyrd tillfällig förskola på väster i Eslövs tätort, att avsätta tilläggsbudget motsvarande 1,666 mnkr i intern årshyra för barn- och familjenämnden, att bevilja igångsättningstillstånd för investeringen med 4,5 mnkr samt att genomföra omedelbar justering av beslutspunkterna ovan.

Servicenämnden godkände vid sammanträdet även externt hyresavtal med avtalsnummer 23111003 Brinova Dannemannen 33 AB för avtalsperiod 2022-01-01 - 2024-12-31 med ett års förlängning med årlig hyra på 620 000 kr, under förutsättning att kommunstyrelsen avsätter investeringsmedel med 4,5 mnkr, beviljar igångsättningstillstånd för investeringen samt beviljar tilläggsbudget till barn- och familjenämnden med 1,666 mnkr.

Beslutsunderlag

Servicenämndens beslut §160 2021-12-14, förhyrning av tillfälliga externa förskolelokaler på väster i Eslövs tätort.

Serviceförvaltningens hyresberäkning 21-12-13 anpassning 4,5 mnkr, reviderad.

Barn och utbildningsförvaltningens beslut att godkänna avtal för extern förhyrning, 21-12-13, reviderad, ej undertecknad.

Serviceförvaltningens kalkyl sammanställning tillfälligt inhyrd förskola i väster i Eslöv.

Förslag till hyresavtal med avtalsnummer 23111003 externa tillfälliga förskolelokaler väster i Eslöv.

Kommunfullmäktiges beslut 21-10-25 § 107 utökning av servicenämndens investeringsbudget för förhyrning av tillfälliga förskolelokaler i Eslövs tätort.

Beräkningsunderlag för igångsättningstillstånd efter inkomna anbud den 24 januari, upphandlingssekretess råder.

Beredning

Kommunen har behov av inhyrning av externa lokaler som ersättning för Skogsgläntans förskola som har temporärt bygglov under tiden för uppförandet av den nya Skogsgläntans förskola som beräknas stå klar hösten 2023. Förskolan skulle vara klar till våren 2022 enligt tidigare beslut. Kommunfullmäktige har nyligen beslutat utöka investeringsbudgeten till 2 mnkr efter förslag från servicenämnden. Servicenämnden beskriver i ärendet att orsaken till den nya begäran om utökning av investeringsbudgeten med 2,5 mnkr är att tidigare beviljade 2 mnkr avsåg anpassningar. Detta var beviljat på ett mycket tidigt stadium då hela verksamhetens behov inte hade kunnat utrönas. Efter noggranna kompletteringar och kontakt med arkitekt har anpassningarna förändrats så pass mycket att merkostnader på 2,5 mnkr behöver äskas i investeringsbudgeten. De totala anpassningsåtgärderna som behöver göras i lokalerna innan inflyttning beräknas till cirka 4,5 mnkr.

Efter avstämning mellan serviceförvaltningen och kommunledningskontoret bestämdes att det var möjligt tidsmässigt att vänta in kommande anbud för att eliminera risken att investeringsbeloppen skulle behöva justeras ytterligare en gång efter inkomna anbud. Den 24 januari har tiden för anbud löpt ut vilket innebär att serviceförvaltningen kunnat upprätta ett mer precist kostnadsunderlag och grund för igångsättningstillstånd. Kommunledningskontoret föreslår att investeringsbudgeten justeras till 4,2 mnkr och att igångsättningstillstånd beviljas med motsvarande belopp. Som underlag till igångsättningstillståndet finns vinnande anbudspris, byggherrebudget med ca 15 procent och oförutsedda medel med ca 12 procent vilket utgör normala nivåer.

Servicenämnden har fattat sitt beslut avseende det externa hyresavtalet med tre förutsättningar. Den första förutsättningen är att kommunstyrelsen avsätter investeringsmedel med 4,5 mnkr. Den andra förutsättningen är att kommunstyrelsen beviljar igångsättningstillstånd för investeringen. Kommunledningskontoret konstaterar att igångsättningstillstånd kan ges av kommunstyrelsen vid behov trots normal delegation till arbetsutskottet.

Den sista framförda förutsättningen är att kommunstyrelsen beviljar tilläggsbudget till barn- och familjenämnden med 1,666 mnkr med anledning av beräknad högre hyra. Kommunledningskontoret konstaterar att det preliminära hyresbelopp som Servicenämnden beslutat om behöver justeras i enlighet med ny kostnadsberäkning i januari och med beaktande av att det första kvartalet är hyresfritt. Slutligt hyresbelopp fastställs i samband med slutredovisning av färdigställd investering.

Kommunstyrelsen har medel i budget 2022 för tillkommande hyror som även omfattar aktuellt projekt för tillfällig inhyrning av förskola på väster.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen beslutar

föreslå kommunfullmäktige godkänna en utökning av investeringsbudgeten till högst 4,2 mnkr.

godkänna full hyreskompensation till barn- och familjenämnden efter färdigställd investering.

bevilja igångsättningstillstånd för investeringen om högst 4,2 mnkr under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande enligt ovan.

Beslutet skickas till

Barn- och familjenämnden
Servicenämnden

Eva Hallberg
Kommundirektör

Tomas Nilsson
Ekonomichef

Servicenämnden

§ 160

SOT.2021.0207

Förhyrning av externa tillfälliga förskolelokaler på väster i Eslövs tätort**Ärendebeskrivning**

Kommunstyrelsens arbetsutskott har den 25 maj, § 72, behandlat operativ lokalförsörjningsplan som underlag för budget 2022. Beslut fattades att inleda hyresförhandlingar för tillfälliga förskolelokaler på väster under våren 2021. Föreligger förslag till externt inhyrd lokal med Brinova Dannemannen 33 AB motsvarande 560 m2 för att säkerställa tillfälliga förskoleplatser för 55 barn i samband med evakuering av Skogsglätans förskola. De inhyrda lokalerna kräver hyresgäst Anpassningar för att passa förskoleverksamheten med investering på 4,5 mnkr. Kommunfullmäktige beslutade den 25 oktober, § 107, att bevilja 2 mnkr i investeringsåtgärder. Lokalerna beräknas användas i tre år för förskoleverksamhet med förlängning med ett år.

Beslutsunderlag

- Reviderad tjänsteskrivelse. Förhyrning av externa tillfälliga förskolelokaler på väster i Eslövs tätort
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 72, 2021 Operativ lokalförsörjningsplan som underlag för budget 2022
- Kommunstyrelsens beslut § 169, 2021 Förhyrning av tillfälliga förskolelokaler på väster i Eslövs tätort
- Kommunfullmäktiges beslut § 107, 2021 Utökning av servicenämndens investeringsbudget för förhyrning av tillfälliga förskolelokaler i Eslövs tätort
- Hyresavtal med avtalsnummer 23111003
- 87131 Hyresberäkning anpassning 4,5 mnkr 2021-12-13, reviderad
- Barn och Utbildnings beslut att godkänna avtal för extern förhyrning 2021-12-13. Ej underskrivet. Reviderad
- Kalkyl extern inhyrd förskola väster

Beredning

Barn- och familjenämnden framför i sitt remissvar på Lokalförsörjningsplanen 2022-2026 att den utbyggnad av förskolekapaciteten i centralorten som finns med i planen bör påskyndas så mycket som möjligt. För att möta det ökade behovet av förskoleplatser föreslogs att tillfälliga lokaler hyrs in i västra Eslöv för att ersätta Skogsglätans förskola och för att minska förtätningen på befintliga förskolor. Osäkerheten kring hur länge dessa platser behövs är stor och därför behöver hyresavtalet ge möjlighet till förlängning.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Servicenämnden

Att som tidigare föreslagits, eventuellt använda gamla Norrebos lokaler som ersättningslokaler för Skogsgläntan tills nya Skogsgläntan står klar, anses idag inte som lämpligt. Nya Norrebos förskola beräknas vara klar i maj 2022 och rivning av Skogsgläntans förskola ska, enligt föreslagen tidplan ske i januari 2022. Enligt tidigare planering skulle Nya Skogsgläntan vara inflyttningsklar under våren 2022 och då skulle eventuellt behov av ersättningslokaler vara under en kortare tid. Idag pågår detaljplanearbetet och inflyttning i nya Skogsgläntan beräknas till hösten 2023. Övriga skäl till att inte nyttja gamla Norrebo som ersättningslokal när Skogsgläntan rivs är att den inte ligger i närheten av barnens bostäder och att det är önskvärt att projektet Nya Norrebo kan avslutas.

Tidigare är beviljat 2 mnkr för anpassningar. Detta var beviljat på ett mycket tidigt stadium då hela verksamhetens behov inte hade kunnat utrönas. Efter noggranna kompletteringar och kontakt med arkitekt har anpassningarna förändrats så pass mycket att merkostnader på 2,5 mnkr behöver äskas i investeringsbudgeten. De totala anpassningsåtgärderna som behöver göras i lokalerna innan inflyttning beräknas till cirka 4,5 mnkr.

Den nya totala årshyran för Barn och Utbildning, inkluderat externt hyreskontrakt och kommunens investering i lokalerna blir 2,426 mnkr. Nuvarande årshyra för gamla Skogsgläntan är budgeterad till 0,760 mnkr 2022. Behov av ny tilläggsbudget för Barn och Utbildning är skillnaden mellan den nya årshyran och den gamla årshyran för 2022 innebärande 1,666 mnkr.

Det temporära bygglov för Skogsgläntans förskola gäller fram till den 22 september 2022 och går inte att förlänga.

Externt hyresavtal Brinova Dannemannen 33 AB

Serviceförvaltningen har för Barn och Utbildnings räkning förhandlat fram ett hyresavtal med Brinova Dannemannen 33 AB med avtalsnummer 23111003 för perioden 2022-01-01 - 2024-12-31 med ett års förlängning. De tre första månaderna är hyresfria, dvs ingen betalning från kommunen utgår. Hyresnivån för ett år motsvarar 420 000 kr samt 200 000 kr i mediakostnader och för avtalsperioden. På tre år innebär det 1,260 mnkr samt 600 000 kr i mediakostnader. Eslövs kommun genomför hyresgästanpassningar för förskoleverksamhet motsvarande investeringar i lokalerna med 4,5 mnkr. Barn och Utbildning godkänner internhyreskostnader för lokalerna motsvarande 2,426 mnkr per år, och begär tilläggsbudget med 1,666 mnkr för tillkommande hyra.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Servicenämnden

Yrkanden

Rikard Malmberg (M) yrkar på en ändring av andra beslutspunkten under den del där nämnden ger förvaltningschefen två uppdrag. Ändringsyrkandet avser att sista delen av meningen "underteckna externt hyresavtal med avtalsnummer 23111003 Brinova Dannemannen 33 AB, under förutsättning att kommunstyrelsen godkänner det externa hyresavtalet" ska ändras till "underteckna externt hyresavtal med avtalsnummer 23111003 Brinova Dannemannen 33 AB".

Rikard Malmberg (M) yrkar därtill på ett tillägg av en beslutspunkt med följande lydelse: "Servicenämndens beslut gäller under förutsättning av slutförd samverkan och eventuell MBL-process hos Barn och Utbildning".

Beslutsgång

Ordförande ställer Rickard Malmborgs (M) ändringsyrkande och tilläggsyrkande under proposition och finner att nämnden beslutar i enlighet med dessa.

Beslut

Servicenämnden föreslår kommunstyrelsen att:

- utöka investeringsbudgeten med 2,5 mnkr till 4,5 mnkr avseende åtgärder för iordningställande av extern förhyrd tillfällig förskola på väster i Eslövs tätort.
- avsätta tilläggsbudget motsvarande 1,666 mnkr i intern årshyra för barn- och familjenämnden.
- bevilja igångsättningstillstånd för investeringen med 4,5 mnkr.
- genomföra omedelbar justering av beslutspunkterna ovan.

Servicenämnden godkänner externt hyresavtal med avtalsnummer 23111003 Brinova Dannemannen 33 AB för avtalsperiod 2022-01-01 - 2024-12-31 med ett års förlängning med årlig hyra på 620 000 kr, under förutsättning att kommunstyrelsen avsätter investeringsmedel med 4,5 mnkr, beviljar igångsättningstillstånd för investeringen samt beviljar tilläggsbudget till barn- och familjenämnden med 1,666 mnkr.

Servicenämnden uppdrar åt förvaltningschefen att:

- genomföra upphandling och teckna tilldelningsbeslut under förutsättning att investeringsmedel om 4,5 mnkr beviljas.
- underteckna externt hyresavtal med avtalsnummer 23111003 Brinova Dannemannen 33 AB.

Servicenämndens beslut gäller under förutsättning av slutförd samverkan och eventuell MBL-process hos Barn och Utbildning.

Servicenämnden justerar paragrafen omedelbart.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande



Service nämnden

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Barn- och familjenämnden

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

HYRESBERÄKNING									
87131 Dannemannen, Brinova 211213									
		560							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							
		0							

Sammanställning Kalkyl Tillfällig inhyrd förskola Väster Eslöv

	Total- Entreprenad	Byggherre- Kostnader	Totalsumma inkl Byggh. Kostn	Yta	Kr/m2	Kommentarer
Ombyggnad Anpassning stora drag	3 570 420		3 570 420	560	6 376	
Anslutningar, El, Vent, VS	450 000		4 020 420	560	7 179	
Övriga kostnader ÄTA, bygglov etc	280 062		4 300 482	560	7 679	
Mark utemiljö	200 000		4 500 482			
Totala ytan 560 m2						

4 500 482

0

4 500 482

7 679

Kr/m2 alla arbeten, inkl Byggh. Excl mark/utemiljö



Beslut att godkänna avtal 23111003 Brinova Dannemannen 33 AB (Hus D) Odengatan 66, Eslov.

Ärendebeskrivning

Serviceförvaltningen har för Barn- och utbildnings räkning förhandlat fram ett hyresavtal med Brinova Dannemannen 33 AB enligt bilaga med avtalsnummer 23111003 för perioden 2022-01-01 till 2024-12-31 med 1 års förlängning.

Hyresnivån för ett år motsvarar 420 000 kr samt 200 000 kr i mediakostnader och för avtalsperioden på tre år innebär det 1 260 000 kr samt 600 000 kr i mediakostnader.

Eslövs kommun genomför hyresgästpassningar för förskoleverksamhet motsvarande investeringar i lokalerna med 4,5 mnkr.

Lokalerna beräknas användas tre år för förskoleverksamhet med förlängning med ett år.

Den nya totala årshyran för Barn och Utbildning, inkluderat externt hyreskontrakt och kommunens investering i lokalerna blir 2,426 mnkr.

Nuvarande årshyra för gamla Skogsglantan är budgeterad till 0,760 mnkr 2022.

De tre första månaderna är hyresfria, dvs ingen betalning från kommunen utgår.

Behov av ny tilläggsbudget för Barn och utbildning är skillnaden mellan den nya årshyran och den gamla årshyran för 2022 innebärande 1,666 mnkr.

Barn och Utbildning godkänner internhyreskostnader för lokalerna motsvarande 2,426 mnkr per år, och begär tilläggsbudget med 1,666 mnkr för tillkommande hyra.

Bilagor

Hysesavtal 23111003. Dannemannen 33 (Hus D), Odengatan 66.
Internhyresberäkning bifogas daterad 2021-12-13.

Beslut

Förvaltningschef för Barn- och utbildning godkänner avtal 23111003
Dannemannen 33 (Hus D) samt internhyresberäkning daterad 2021-12-08
och uppdrar åt Serviceförvaltningen att teckna avtal samt genomföra
investeringen enligt ovan.

Eslöv 2021-12-**xx**

Kerstin Melén-Gyllensten
Förvaltningschef
Barn- och utbildning

Ej påskrivet av BOU

**Hemställan från VA SYD om medgivande till
upplåning av medel för investeringar i VA-
verksamheten**

12

KS.2021.0565

2022-01-12

Tomas Nilsson

+4641362012

tomas.nilsson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Hemställan om medgivande till upplåning av medel VA SYD

Ärendebeskrivning

Förbundsstyrelsen inom VA SYD har hemställt om medgivande till upplåning av medel för erforderliga investeringar i VA-anläggningen i Eslöv för perioden 2022-2024 uppgående till 240 mnkr.

Beslutsunderlag

Missiv Hemställan till Kommunstyrelsen i Eslövs kommun gällande investeringar i VA-verksamheten.

VA SYD tjänsteskrivelse; Finansiering av investeringar i VA-verksamheten i Eslövs kommun inom VA SYD.

Budgetförslag 2022 VA Eslöv.

Investeringsbudget 2022-2024 VA Eslöv.

VA SYD förbundsstyrelsen beslut; Finansiering av investeringar i VA-verksamheten i Eslövs kommun inom VA SYD.

Beredning

Hemställan om medgivande att ta upp lån inom en treårig ram följer gällande samverkansavtal med VA SYD och övriga medlemskommuner. Planerad investeringsnivå för VA Eslöv 2022-2024 uppgår till 270,2 mnkr. Begärd låneram är 240 mnkr. VA SYDs skuld uppgår vid årsskiftet till 364,5 mnkr.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens föreslår kommunfullmäktige godkänna hemställan från VA SYD om medgivande till upplåning av medel för erforderliga investeringar i VA-anläggningen i Eslövs kommun under åren 2022-2024.

Beslutet skickas till

VA SYD

Kommunledningskontoret

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2
Telefon: 0413-620 00 | E-post: Kommunstyrelsen@eslov.se | www.eslov.se

Eva Hallberg
Kommundirektör

Tomas Nilsson
Ekonomichef

2021-12-16



Hemställan till kommunstyrelsen i Eslövs kommun

Översänder ärende till kommunstyrelsen i Eslövs kommun när det gäller finansiering av investeringar i VA-verksamheten i Eslövs kommun inom VA SYD. Hemställan till kommunstyrelsen, budget 2022 för VA Eslöv, investeringsplaner 2022-2024 samt utdrag ur protokoll från förbundsstyrelsens delegation 1 den 10 december 2021 bifogas.

Christina Sundvall
Nämndsekreterare
VA SYD



VA Eslöv

Investeringsbudget 2022-2024

Kollektiv: VA Eslöv

Beloppsangivelse: Tusen kronor

Investeringar	2022	2023	2024
Avloppsreningsverk	52 008	26 690	34 693
Befintliga ledningar	24 476	27 382	39 435
Exploatering og serviser	8 295	7 811	7 819
Inventarier og utrustning	4 951	0	0
IT-system og hårdvara	0	0	0
Nya �verf�rings o huvudledning	0	214	2 237
Pumpning, reservoar. o anordn.	23 020	9 993	3 573
Vattenverk	0	200	0
VA-utbyggnadsområde	320	8 533	13 202
Övergripande justering	-24 661	0	0
Investeringar totalt	88 409	80 823	100 958

BUDGETFÖRSLAG 2022

VA ESLÖV

2021-11-01



Innehållsförteckning

1	Vi investerar i vårt vatten	2
2	Investeringsbudget	4
2.1	Långsiktig plan	4
2.2	Vad är planerat för år 2022?	4
3	Driftbudget	6
3.1	Resultaträkning	6
3.2	Budgetförklaringar	7
3.2.1	Brukningsavgifter – taxan	7
3.2.2	Anläggningsavgifter	8
3.2.3	Övriga intäkter	9
3.2.4	Personalkostnader	10
3.2.5	Internfördelad tid	10
3.2.6	Övriga kostnader	11
3.3	Kapitalkostnader	12
3.3.1	Avskrivningar	12
3.3.2	Lånekostnader	13
3.3.3	Förändring av investeringsbudget – avskrivningar och lånekostnader	13

1 Vi investerar i vårt vatten

Klimatet förändras, miljökraven ökar, befolkningen växer, städerna förtätas samtidigt som VA-infrastrukturen är gammal och underdimensionerad. De flesta är vana och bortskämda med fungerande avlopp samt rent och friskt vatten i kranen, dygnet runt, året om i nästan obegränsad mängd och till en kostnad som få ens reflekterar över. Stora investeringar behövs för att detta ska fungera. Svenskt Vatten ser också ett stort behov av VA-investeringar inom hela branschen vilket motsvarar en investeringsnivå på 23 miljarder kronor per år de närmaste 20 åren. Detta kommer innebära stora VA-taxehöjningar över hela landet.

När vi bygger ut och moderniserar vår avloppsvattenrening inom ramen för programmet *Hållbar avloppsrening i ett växande Skåne* uppfyller vi följande nyttor:

- Trygga tillväxt och möta en växande befolkning i regionen.
- Skydda våra vattenmiljöer där vi vill leva, bo och verka.
- Återvinna energi och näringsämnen till samhället.
- Stärka VA SYD och dess medlemmar för att klara av nödvändiga framtida investeringar.
- Skapa ett robust och driftsäkert avloppssystem.

VA SYD har en underhållsskuld inom verksamheten kopplat till både lagkrav och effektiviseringar och behovet av underhållsåtgärder och resursförstärkning på våra produktionsanläggningar är stort. I dagsläget pågår mest brandsläckning på anläggningarna utan att lägga insatser på ett förebyggande underhåll.

VA-taxan bestäms i varje enskild kommun utifrån självkostnadsprincipen. Det innebär att de samlade intäkterna från taxans avgifter ska motsvara de samlade kostnaderna för de kommunala vatten- och avloppstjänsterna. Självkostnadsprincipen innebär också att eventuella under- och överskott måste hanteras inom tre år vilket försvårar möjligheten till långsiktig ekonomisk planering. Skillnaderna i avgiftsnivå mellan kommunerna beror främst på kommunens storlek/yta, topografi, typ av bebyggelse och befolkningstäthet.

VA SYD ska genomsyras av en god ekonomisk hushållning både på kort och lång sikt. Fokus ska vara att göra rätt saker på ett kostnadseffektivt sätt. Budgeten är därför ett viktigt verktyg för att detta ska vara möjligt. Syftet med budgeten är att få en framtidsbedömning och ett planeringsinstrument som i siffror speglar våra ambitioner och skapar utrymme till att nå våra sex strategiska mål.

VA SYD arbetar med två typer av budgetar:

Resultatbudgeten sammanställer beräknade intäkter och kostnader för ett verksamhetsår. I dagligt tal pratar vi om driftbudgeten.

Investeringsbudgeten sammanställer beräknad anskaffning av anläggningstillgångar för ett verksamhetsår. Med anläggningstillgång avses en tillgång som har en ekonomisk livslängd överstigande tre år och en anskaffningskostnad som överstiger ett basbelopp. Investeringarna gäller främst vårt ledningsnät, såväl nya ledningar som förbättringar på befintliga samt våra avloppsreningsverk.

Den allra första utbyggnaden av kommunal VA-verksamhet finansierades i många fall med stöd av statliga bidrag. Dessutom har anläggningstillgångar ofta skrivits av snabbare än de har bytts ut. Det

innebär att dagens kunder inte betalar en avgift som motsvarar verklig kostnad för nödvändig VA-infrastruktur. När dagens ledningar och reningsverk successivt ersätts av nya investeringar kommer dessa att vara finansierade med lån på vanligt sätt. Det innebär ökade kostnader bara för att underhålla dagens prestanda. Att dessutom möta klimatutmaningarna som påverkar behovet av nya investeringar och att säkra dricksvattenkvalitén på sikt är investeringar som kommer påverka vår framtida VA-taxa.

2 Investeringsbudget

2.1 Långsiktig plan

I området kring Kävlingeådalens på både Eslövs och Lunds sida finns stora behov att se över infrastrukturen. Området har idag många små anläggningar som behöver moderniseras, byggas ut och möta nya krav. Här utreds olika alternativ för att hitta optimal lösning för området.

På Ellinge ARV planeras investeringar för ca 150 Mkr de närmsta 10 åren. Mycket handlar om reinvesteringar men även viss kapacitetsökning. Ett intressant projekt handlar om att återanvända renat avloppsvatten till funktioner i samhället som inte behöver dricksvattenkvalitet.

Närmsta åren drivs relativt många separeringsprojekt i anslutning till omgestaltning av de centrala delarna i huvudorten. Sett i ett längre perspektiv drivs budgeten för ledningsnätet i Eslövs kommun upp av tre behov: Förnyelse av befintliga ledningar, överföringsledningar för att skapa redundans eller ersätta mindre anläggningar samt anslutning av bebyggelse på landsbygden.

När det gäller gemensamma investeringar, vilka inte syns på respektive kollektiv pågår det och planeras det för insatser som påverkar arbetssätt och effektivitet inom områdena digitalisering och informationshantering. De gemensamma investeringarna innefattar även utrustning för stöd så som labb, instrument och IT.

Nedan visas Eslövs investeringstakt för de kommande åtta åren uppdelat på de största områdena.

Investeringar	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Avloppsreningsverk	26 247	52 008	26 690	34 693	48 333	22 724	8 047	5 394	3 500
Befintliga ledningar	23 072	24 476	27 382	39 435	48 528	48 528	48 528	48 601	48 468
Exploatering och serviser	11 740	8 295	7 811	7 819	8 807	8 807	8 807	8 832	8 807
Inventarier och utrustning	987	4 951	0	0	0	0	0	0	0
IT-system och hårdvara	3 500	0	0	0	0	0	0	0	0
Nya överförings o huvudledning	2 000	0	214	2 237	0	0	0	0	0
Pumpning, reservoar. o anordn.	22 835	23 020	9 993	3 573	5 939	9 795	5 777	2 506	2 504
Vattenverk	1 392	0	200	0	0	0	0	5 000	0
VA-utbyggnadsområde	8 189	320	8 533	13 202	6 301	14 793	0	0	3 925
Övergripande justering	0	-24 661	0	0	0	0	0	0	0
Investeringar totalt	99 962	88 409	80 823	100 958	117 909	104 648	71 159	70 332	67 204

2.2 Vad är planerat för år 2022?

Den totala investeringsbudgeten för Eslöv är 88 409 tkr för 2022. Budgeten omfattar ett antal projekt och följande kan lyftas fram för att ge en översiktsbild av vad som planeras.

Under rubriken **Avloppsreningsverk** är Löberöds ARV den enskilt största posten. Även projektet Nytt ARV Billinge finns med i budgeten. I både Löberöd och Billinge finns det idag äldre reningsverk. Dessa ska byggas om för att möta utsläppskraven men också för att säkra tillgänglighet och arbetsmiljö i anläggningarna. Det finns också föreläggande på anläggningarna om att förbättra utsläppen.

I budgeten finns också ett flertal projekt kopplade till Ellinge ARV. De största projekten inom Ellinge är:

- Utredningsprojekt avlopp
- Fasadrenovering rötkammare. En etapp har genomförts 2021, men nästa etapp kommer genomföras under 2022.
- Anpassning gassystem, för att uppfylla gällande reglementen. Delar av detta moderniseringsarbete innebär även att lokalerna för gashantering och styrningen av anläggningen kommer att moderniseras.

För **Befintliga ledningar** är Domarvägen/Tingsvägen det största projektet där serviser och delar av huvudledningen ska bytas ut. Två andra större projekt är Mätzon dricksvattennät Eslöv samt Anna Brahes väg förnyelse. Projektet vid Anna Brahes väg syftar till att avlasta nätet så att exploatering av fastigheter kan ske vid Gårdstånga 15:25 med flera.

När det gäller **Exploateringar** är det största projektet kvarteret Långåkra.

Under rubriken **Inventarier och utrustning** hittar vi inköp samt installation av fjärravlästa vattenmätare.

Pumpning, reservoar och anordningar har två större projekt, Sallerups TS samt Harlösa. Sallerups TS behövs eftersom tryckfallet från Örtofta TS är så högt att flödet från södra inmatningen upp till Eslöv inte räcker till. Projektet har påbörjats med markköp under 2021. I Harlösa ska ett nytt reningsverk byggas, då Fortifikationsverket har sagt upp nuvarande avtal där de tar emot avloppsvatten till sin anläggning.

Övergripande justering är en ny gruppering som tillkommit i 2022 års budget. Rubriken används för att möjliggöra en övergripande justering av budgeten för att hantera de risker som finns i varje enskilt projekt. Exempel på risker kan vara överklagan, tidsförskjutning av extern part, frånvaro/vakanser etc.

3 Driftbudget

I detta kapitel beskrivs det budgetbehov VA SYD anser sig ha för att bedriva sin verksamhet på en god nivå och på ett ändamålsenligt sätt.

3.1 Resultaträkning

Resultaträkning	Budget 2021	Budget 2022	Avvikelse B22-B21
Brukningsavgifter	85 604	87 898	2 294
Anläggningsavgifter	1 196	1 386	190
Övriga intäkter	18 249	20 689	2 440
Totala intäkter	105 049	109 973	4 924

Personalkostnader	-28 078	-30 349	-2 271
Internfördelad tid	6 167	6 064	-103
<i>Summa personalkostnader</i>	<i>-21 911</i>	<i>-24 285</i>	<i>-2 374</i>
Övriga kostnader	-55 578	-61 650	-6 072
Avskrivningar	-25 580	-28 940	-3 360
Upplösning avsättning avskrivningar	0	0	0
Totala kostnader	-103 069	-114 875	-11 806

Nettokostnad	1 980	-4 902	-6 882
---------------------	--------------	---------------	---------------

Finansiella intäkter	612	278	-334
Finansiella kostnader	-4 092	-3 907	185
Finansiella poster	-3 480	-3 629	-149

Resultat efter finansiella poster	-1 500	-8 531	-7 031
Tidigare överskott/Avsättning	1 500	3 257	1 757
Årets resultat	0	-5 274	-5 274

Budgeten 2022 visar ett underskott som uppgår till 8 531 tkr. En taxejustering som täcker budgeterat underskott innebär en ökning av taxan med 9,7 %. Eslöv har dock ett ackumulerat överskott där förslaget är att nyttja 3 257 tkr för att täcka ett budgetunderskott. En taxejustering på **6,0 %** krävs då för att täcka kvarvarande budgetunderskott.

3.2 Budgetförklaringar

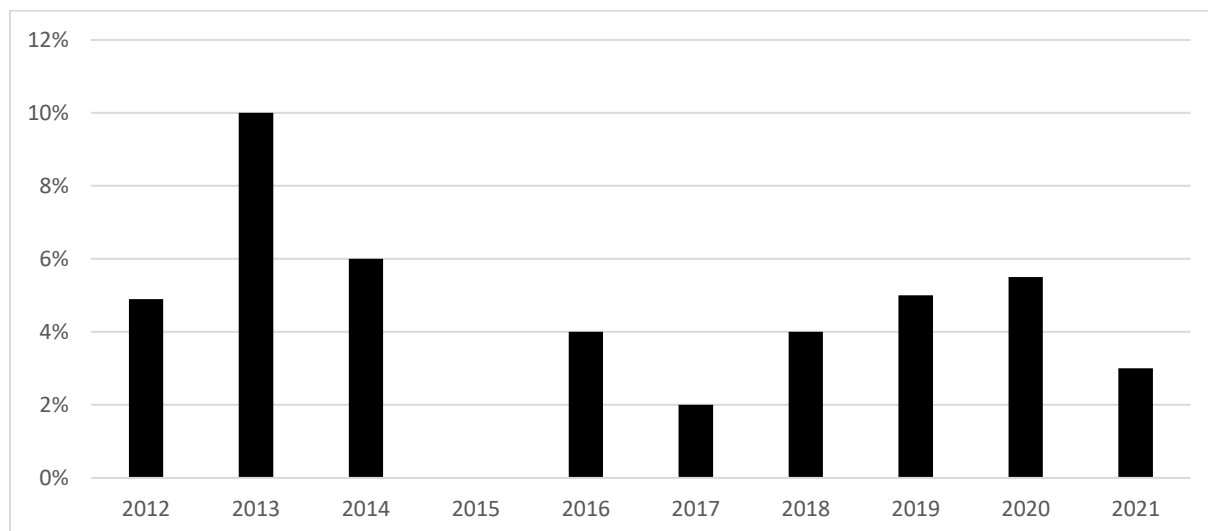
3.2.1 Brukningsavgifter – taxan

Budgeten har räknats upp med 0,8 % förväntad befolkningsökning för 2022. För kollektivet innebär varje 1 % höjning att brukningsintäkterna ökar med 879 tkr. För 2022 föreslås följande taxeförändring:



3.2.1.1 Historisk taxeutveckling

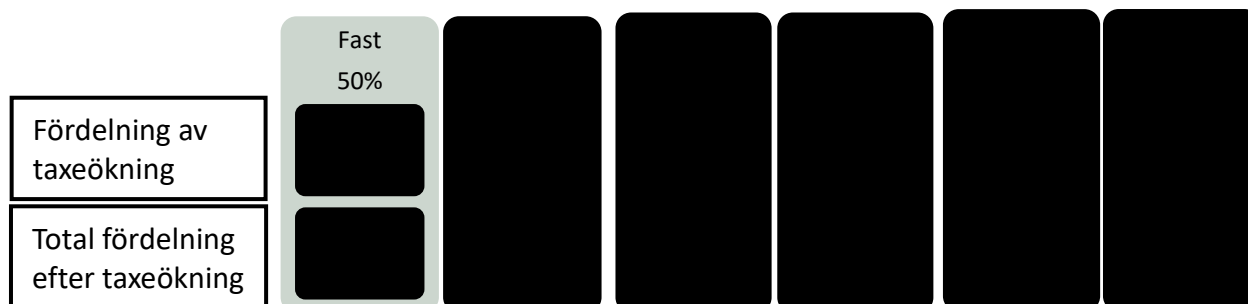
Nedan bild visar den historiska taxeutvecklingen. Blankt innebär att ingen taxeökning skett.



3.2.1.2 Taxefördelning

Den nuvarande taxan är fördelad enligt följande:

Fast 51,2% Rörligt 48,8%



Vi förordar en fördelning av taxeökningen med 60 % fast och 40 % rörligt för att synkronisera med VA SYDs kostnadsstruktur.

3.2.1.3 Kostnad typhus A och typhus B

Beräkningen nedan visar en ungefärlig kostnadsökning för de olika typhusen.

Typhus A

En normalvilla "typhus A" omfattar ett friliggande källarlöst enbostadshus omfattande 5 rok, badrum med WC, tvättstuga, ett extra toaletterum samt garage. Våningsyta 150 m² inkl. garage 15 m², tomtyta 800 m², vattenförbrukning 150 m³/år. Fastigheten är ansluten till vatten, spill- och dagvatten.

6,0 % taxeökning resulterar i följande årskostnad och höjning

Årskostnad 2021	Årskostnad 2022	Höjning/år	Höjning/månad
8 204 kr	8 707 kr	503 kr	42 kr

Typhus B

"Typhus B" är ett flerbostadshus som är anslutet till vatten, spill- och dagvatten. Består av 15 lägenheter, 1000 m² våningsyta, 800 m² tomtyta och vattenförbrukning 2000 m³/år.

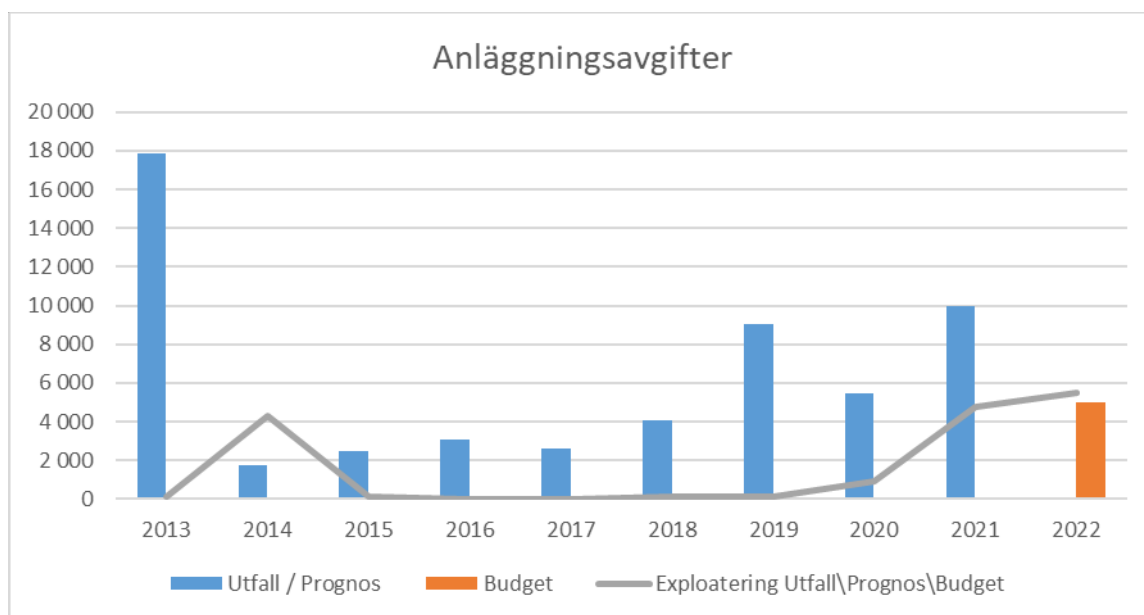
6,0 % taxeökning resulterar i följande årskostnad och höjning

Årskostnad 2021	Årskostnad 2022	Höjning/ år	Höjning/ månad	Höjning/ lgh/år	Höjning/ lgh/mån
77 516 kr	81 919 kr	4 403 kr	367 kr	294 kr	24 kr

3.2.2 Anläggningsavgifter

En anläggningsavgift är en engångsavgift som erläggs vid anslutning till det allmänna VA-nätet. Ytterligare anläggningsavgift kan emellertid bli aktuell exempelvis vid tillbyggnad eller fastighetsreglering.

Anläggningsavgifterna betraktas som en förutbetalad intäkt som successivt intäktsförs i samma takt som den tillgång den bidragit till att finansiera skrivs av. Periodisering av anläggningsavgiften görs i likhet med avskrivningstiden för VA-ledningar.



I ovan bild kan vi i de blå kolumnerna följa vårt historiska utfall för våra anläggningsavgifter. Under innevarande år är det dock prognos i kolumnen vi ser istället för utfall. För kommande år är kolumnen orangefärgad och visar här istället vår budgeterade nivå. Linjen som syns i bilden är våra exploateringar som är uppbyggt på samma sätt som utfallet med utfall, prognos och budget.

Det man kan se i ovan bild är att det under innevarande år inte alltid faller ut anläggningsavgifter motsvarande exploateringarna. Detta beror på att exploateringsprojekten pågår under en kortare period än utbyggnaden av området. Anläggningsavgifterna kan därför inhämtas i många år efter att en exploatering är slutförd.

3.2.3 Övriga intäkter

Med övriga intäkter avses intäkter som inte ingår i det monopolstyrda uppdrag som kommunalförbundet har.

Övriga Intäkter	Budget 2021	Budget 2022	Avvikelse B22-B21	Avv. % B22-B21
Rening av avloppsvatten industrikund	10 000	11 100	1 100	11,0%
Gasförsäljning	4 600	4 800	200	4,3%
Investeringsbidrag industrikund	2 516	3 114	598	23,8%
Övrigt	250	228	-22	-8,8%
Summa	17 366	19 242	1 876	10,8%

Gruppen övriga intäkter står för 19 % av de totala VA-intäkterna och består i huvudsak av tre intäktsflöden.

Största delen är ersättning från en industrikund i kommunen för **rening av** deras **avloppsvatten** och avser ersättning för driftskostnader inklusive personalkostnad. Budget 2021 var aningen optimistisk ur effektiviseringsmål sett, ett högt elpris bidrar också till en ökad budget för 2022.

Näst största posten kommer från **försäljning av biogas**, denna intäkt delas med industrikund som står för merparten av det material som används i denna process.

Investeringsbidrag industrikund avser intäkter för ränta och amortering för utförda investeringar på Ellinge avloppsreningsverk.

Därutöver tillkommer en del **övriga** mindre intäkter som t ex uthyrning av antennplatser på vattentorn etc.

3.2.4 Personalkostnader

Nedan presenteras antalet tillsvidareanställda på VA SYD för budget 2022 respektive budget 2021 och jämförelse mellan budgetåren.

VA SYD har en gemensam tjänstemannaorganisation för hela verksamheten. I organisationen har kommungränserna försvunnit och den bygger i stället på ett renodlat ansvar för funktioner. Detta innebär att kostnaderna för all personal utom avfalls personalstyrka betraktas som gemensam. Avfalls medarbetare redovisas direkt mot avfallsverksamheten.

VA SYDs organisation har förstärkts med totalt tjugofem (25) tillsvidareanställda varav två (2) inom avfallsverksamheten.

Lönejustering för 2022 har budgeterats till 2,25 % på årsbasis.

Det finns ett stort behov av att öka antalet resurser inom VA SYDs produktionsavdelning kopplat till det stora behovet av underhållsåtgärder på våra anläggningar. Vi behöver bl.a. lägga större insatser på det förebyggande underhållet. Vi ser även ett behov av förstärkningar kopplat till stora investeringsprojekt som ligger i våra långsiktiga planer. Förstärkningar för 2022 har därför främst skett på produktionssidan. Det är framförallt olika ingenjörroller som dominerar i utökningen av personalresurser.

	<u>BUDGET 2021</u>	<u>BUDGET 2022</u>	<u>AVVIKELSE B22-B21</u>
VA SYD	478	503	25

3.2.5 Internfördelad tid

Internfördelad tid på VA SYD kan redovisas både som en "positiv" och som en "negativ" personalpost. Vad menar vi då med en "positiv" personalpost?

När personal arbetar mot ett investeringsprojekt (exempelvis ett projekt i Eslöv), så ska inte dessa personalkostnader belasta driftresultatet. Dessa lönekostnader avgår då och blir en "positiv" post i vår driftsredovisning. Istället redovisas (aktiveras) personalkostnaderna på investeringsprojektet (Eslöv i vårt exempel). När investeringsprojektet är klart, så görs avskrivningar på projektet i ett antal år och belastar då Eslöv i vårt exempel.

Vad menar vi då med en "negativ" personalpost?

När personal arbetar med ett driftprojekt som är direkt riktat mot ett kollektiv (exempelvis ett driftprojekt i Eslöv), så ska inte dessa personalkostnader belasta övriga kollektivs driftresultat. Dessa lönekostnader avgår då från övriga och blir en "negativ" post i Eslövs driftsredovisning (i vårt exempel).

Den totala internfördelade tiden har hittills alltid varit "positiv" för samtliga kollektiv, d.v.s. nedlagd tid på investeringsprojekt är betydligt större än eventuell nedlagd tid på specifika kollektivs driftprojekt

3.2.6 Övriga kostnader

Övriga kostnader är samtliga kostnader förutom personalkostnader (löner, utbildningar etc.) och kapitalkostnader (t.ex. avskrivningar och räntor). De största kostnadsgrupperna redovisas nedan.

Övriga kostnader	Budget 2021	Budget 2022	Avvikelse B22-B21	Avv. % B22-B21
Vatten för distribution	-11 768	-12 191	-423	3,6%
Elektricitet	-4 656	-6 682	-2 026	43,5%
Rep o underhåll ledn. & anordningar	-5 289	-6 030	-741	14,0%
Fastighetskostnader	-3 880	-4 005	-125	3,2%
Rep/underhåll mask/inventarier	-3 630	-3 820	-190	5,2%
Övriga kostnader	-26 355	-28 922	-2 567	10%
Totalt	-55 578	-61 650	-6 072	10,9%

Vatten för distribution

Vattendistributören Sydsvatten har 2022 aviserat en höjning på ca 5 % på den fasta delen av avgiften (den fasta delen av kostnaden står för 85 % av avgiften). De kommande åren framöver är det aviserat ökning på den fasta avgiften med 5-9 % årligen.

Reparation och underhåll av ledningar och anordningar

Denna gruppering avser likt entreprenadarbeten övriga, kostnader för anläggnings- och reparationsentreprenader, men med skillnaden att kostnaderna enbart avser ledningar och anordningar samt att arbetet, förutom återställningar utförs i egen regi. De större posterna på VA SYD avser: reparation av ledningar, tillsyn och undersökningar, miljöinsatser samt återställningskostnader.

Elektricitet

Elkostnaden består av tre delar: elnätsavgifter, energiskatt och elförbrukning. Kostnaden per kilowattimme är den som av olika orsaker ökat kraftigt under det senaste halvåret. Det totala prognosen för 2021 pekar mot 6 mkr, för 2022 räknas kostnaden bli 6,7 mkr.

Fastighetskostnader

Inom fastighetskostnader ses kostnader för bl a städning, fastighet- och trädgårdsskötsel samt akut och planerat underhåll. Budgeten utökas till följd av högre kostnader för gångbanerenshållning.

Reparation/underhåll maskiner/inventarier

Avser kostnader för reparationer och underhåll på våra avloppsreningsverk, vattenverk samt pumpstationer. Framförallt är det på avloppsreningsverken man under en tid haft höga kostnader. Detta håller i sig under överskådlig tid framöver då verken är i behov av stora moderniseringar.

Övriga kostnader

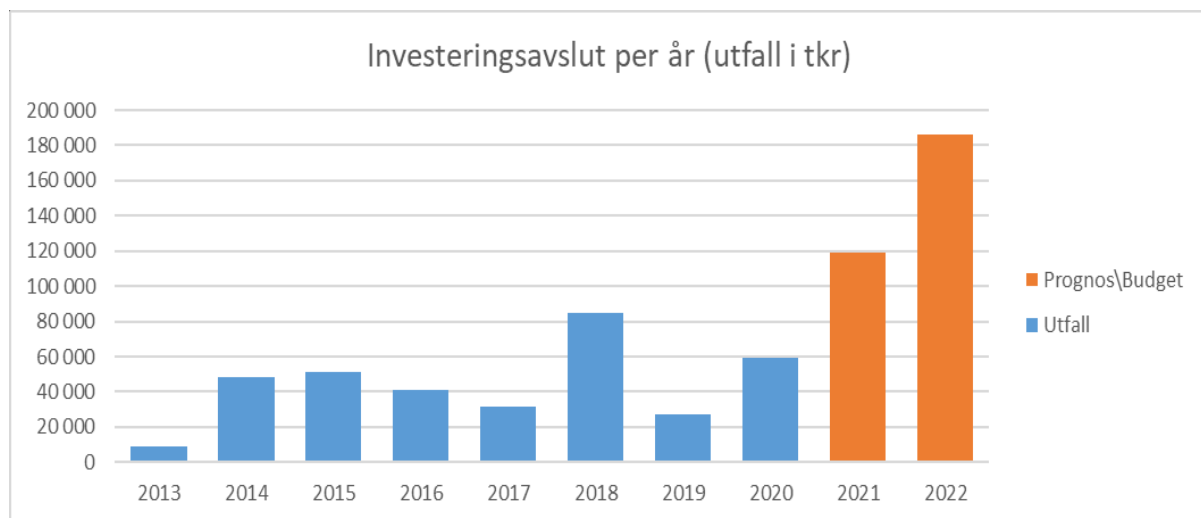
I denna grupp återfinns bland annat de gemensamma kostnader som fördelas ut på respektive kommun.

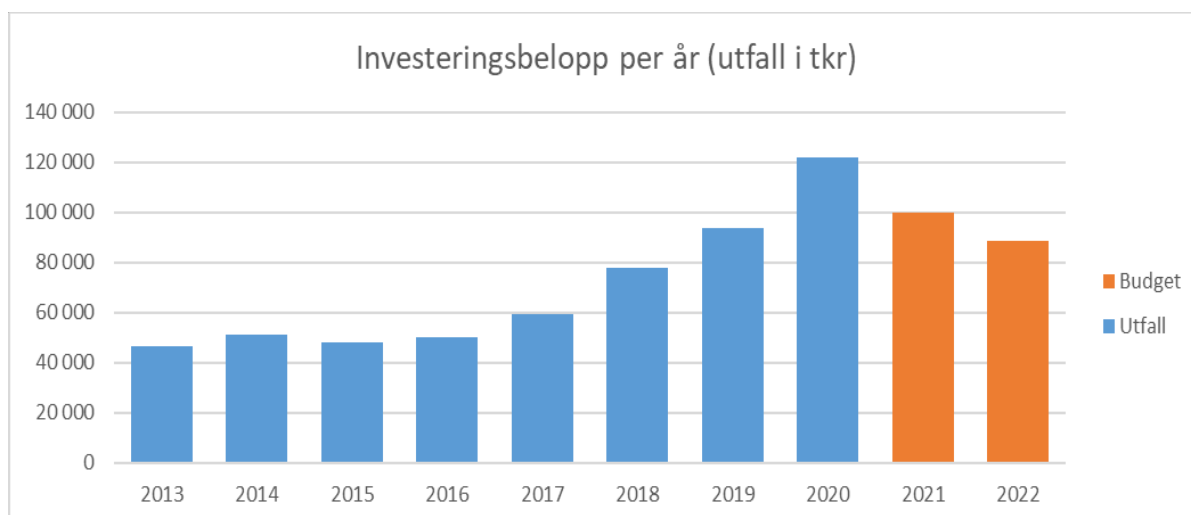
3.3 Kapitalkostnader

3.3.1 Avskrivningar

Avskrivningarna i budget 2022 ökar relativt mycket inom VA-kollektiven. Detta beror på att antalet avslut av våra investeringsprojekt och dess totala investeringsbelopp ökar kraftigt under 2017-2022 i förhållande till tidigare år. När ett projekt avslutas börjar avskrivningar belasta resultatet månaden efter avslutet. Detta innebär ofta att den fulla resultatpåverkan först syns året efter ett avslut då projekt avslutas löpande under året.

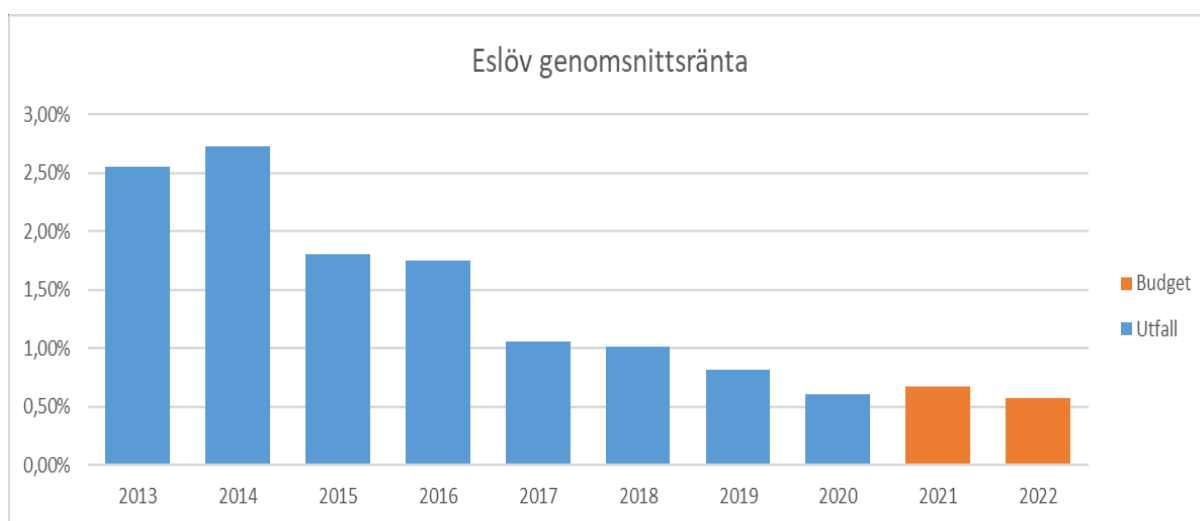
Avskrivningarna ökar med 3 360 tkr mellan budgetåren. Posten består av avskrivningar för befintligt anläggningsregister i Eslöv, pågående och kommande investeringar i Eslöv samt avskrivningar för VA SYDs gemensamma investeringar.





3.3.2 Lånekostnader

Kostnaden för de ökade lånebehoven (se avsnitt Investeringsbudget) kompenseras delvis genom det låga ränteläge som just nu råder. Under de två första tertialen 2021 låg räntan på nya och omlagda befintliga lån på under 1 % och i våra analyser räknar vi med 0,5 % ränta för det sista tertialet 2021 och 0,5 % ränta för 2022. Nedan visas hur genomsnittsräntan har utvecklats under perioden 2013-2020 samt budget för 2021 och 2022.



3.3.3 Förändring av investeringsbudget – avskrivningar och lånekostnader

Upp- eller nedskrivning av 1 Mkr i investeringsbudget, ger på helår följande kapitalkostnadsförändring (avskrivning samt ränta). För kommande budgetår bör detta värde halveras då projekt avslutas löpande under året.

Antal år	Kostnad i tkr per helår				
50	25	30	40	50	60
33	35	40	50	60	70
20	55	60	70	80	90
10	105	110	120	130	140
5	205	210	220	230	240
Räntesats	0,5%	1%	2%	3%	4%



VA SYD levererar friskt dricksvatten, hanterar dagvatten, renar avloppsvatten och tar hand om hushållsavfall på ett ansvarsfullt sätt. Vi uppmuntrar dig att dricka kranvatten, tänka på vad du spolar ner i avloppet och sortera dina sopor. Tillsammans bidrar vi aktivt till en hållbar samhällsutveckling. För miljön nära dig.

Plats och tid: VA SYD, Hjälmaregatan 3, Malmö, vån 2, H2O, den 10 december 2021, kl. 8:30-13:00

Närvarande: Magdalena Beck (S) - Ordförande
Sven Landelius (FNL) - Vice ordförande
Catharina Malmberg (M) - Ledamot
Nils Holmqvist (M) - Ersättare
Christina Sundvall - Mötessekreterare

Frånvarande: Anders Bergarn (M) - Ersättare

Övriga deltagare: Joel Olthed
Michael Petersson
Robert Åkerlind
Stefan Åkesson
Sofie Jakandré
Viktor Ehde, deltar digitalt
Emina Delic, Ramboll, deltar digitalt

Tid för justering: 2021-12-15

Underskrifter:	Sekreterare	_____	Paragraf 31 - 33
		Christina Sundvall	
	Ordförande	_____	
		Magdalena Beck	
	Justerare	_____	
		Sven Landelius	

ANSLAG/BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla

Datum när anslaget sätts upp

Datum när anslaget tas ner

Förvaringsplats för protokoll

Dnr: 21/01856

Finansiering av investeringar i VA-verksamheten i Eslövs kommun inom VA SYD

Sammanfattning

VA SYDs investeringsbehov i VA-anläggningen i Eslövs kommun uppgår till cirka 270 Mkr för perioden 2022-2024. För finansiering av investeringarna föreligger behov av att uppta lån. I samverkansavtal mellan Lund, Malmö, Burlöv, Eslöv och Lomma är reglerat i § 7 hur finansieringen ska ske. I § 7.4 anges att förbundet får uppta lån för verksamhetens behov och i § 7.3 att förbundet ska utnyttja kommunens finansfunktioner för finansiering av verksamheten.

VA SYD bedömer att upplåningsbehovet för 2022 – 2024 för investeringar i VA-anläggningen i Eslövs kommun är 240 Mkr. Det föreslås att hemställen görs till Eslövs kommun om medgivande till upplåning av medel för erforderliga investeringar i VA-anläggningen i Eslövs kommun under åren 2022-2024. Stefan Åkesson presenterar ärendet.

Ordföranden finner att det föreligger ett förslag till beslut, förvaltningens, och att delegation 1 beslutat enligt förvaltningens förslag.

Delegation 1 framför att det är viktigt att information även ges till ägarnämnderna i dessa ärenden.

Förbundsstyrelsens delegation 1 beslutar

att godkänna förslag till hemställen till Eslövs kommun om medgivande till upplåning av medel för erforderliga investeringar i VA-anläggningen i Eslövs kommun under åren 2022-2024, samt

att översända skrivelsen till kommunstyrelsen i Eslövs kommun.

Till Eslövs kommun
Kommunstyrelsen

Finansiering av investeringar i VA-verksamheten i Eslövs kommun inom VA SYD

Härmed hemställs om medgivande till upplåning av medel för erforderliga investeringar i VA-anläggningen i Eslövs kommun för perioden 2022-2024 uppgående till 240 Mkr.

Underlag för hemställan

Kommunalförbundet VA SYD har bildats genom en sammanslagning av VA-verksamheterna i Lund och Malmö och förbundets verksamhet startade 2008-01-01. Kommunalförbundet består idag av 5 st. medlemmar, Burlövs kommun, Eslövs kommun, Lomma kommun, Lunds kommun och Malmö Stad. Kommunalförbundet är en sammanhållen juridisk person och genom bildandet av förbundet har beslutsrätten för VA-verksamheten överlämnats till kommunalförbundet från de enskilda kommunerna. Förbundet är sammansatt av förbundsfullmäktige, förbundsstyrelse och en ägarnämnd för varje enskild kommun. Kommunalförbundet är huvudman för VA-verksamheten och även ägandet av VA-anläggningarna har överförts till förbundet.

En viktig förutsättning för kommunalförbundet är att ekonomierna för de samverkande kommunernas verksamheter skall hållas klart åtskilda och att det lokala inflytandet från delägarkommunerna säkerställs. Ägarnämndernas uppgift är bland annat att lämna förslag till investeringar och budget för verksamheten i respektive kommun samt att lämna förslag till VA-taxa.

VA SYD får ta upp lån för verksamhetens finansieringsbehov enligt redovisade budgetförutsättningar eller vad förbundsmedlemmarna eljest godkänt (§ 12.2 i förbundsordningen för VA-samverkan mellan Lund, Malmö, Burlöv, Eslöv och Lomma). I samverkansavtal mellan Lund, Malmö, Burlöv, Eslöv och Lomma är reglerat i § 7 hur finansieringen skall ske. I § 7.4 anges att förbundet får uppta lån för verksamhetens behov och i § 7.3 att förbundet utnyttjar kommunernas finansfunktioner för finansiering av verksamheten.

Budget för 2022 (drift- och investeringsbudget) för VA-verksamheterna i Burlöv, Eslöv, Lomma, Lund och Malmö fastställdes av Förbundsfullmäktige 2021-11-29 efter beredning i Ägarnämnderna i Burlöv, Eslöv, Lomma, Lund, Malmö och i Förbundsstyrelsen i VA SYD.



I samband med arbetet med budget 2022 togs även investeringsplaner fram för åren 2023-2029. Investeringar i budget 2022 samt investeringsplaner för 2023 och 2024 ligger som grund för upplåningsbehovet. Underlaget för budgetbeslut 2022 samt investeringsplaner för 2023 och 2024 redovisas i bilaga.

VA SYD bedömer att upplåningsbehovet för 2022 – 2024 för investeringar i VA-anläggningen i Eslövs kommun är 240 Mkr.

VA SYDs handläggare av och kontaktperson i ärendet är Stefan Åkesson, chef för ekonomiavdelningen.

Malmö, 2021-12-10

Ordförande
Magdalena Beck

Vice ordförande
Sven Landelius

Bilaga Budget 2022 för VA Eslöv
 Investeringsplaner 2022-2024

**Godkännande av omförhandlat hyresavtal med
Eslövs Bostads AB för Karidal, Lammet 14,
Tröskevägen 2 i Eslöv**

13

KS.2021.0577

2021-12-22

Tomas Nilsson

+4641362012

tomas.nilsson@eslov.se

Kommunstyrelsen

Omförhandlat hyresavtal med Eslövs Bostads AB för Karidal, Lammet

Ärendebeskrivning

Servicenämnden föreslår kommunstyrelsen att godkänna omförhandlat lokalhyresavtal 044-601.

Beslutsunderlag

Servicenämndens beslut § 155, 2021 Omförhandlat hyresavtal med Eslövs Bostads AB för Karidal, Lammet 14.

Förslag till hyresavtal med Eslövs Bostads AB för Karidal, Lammet 14.

Beslut Vård och omsorg Beslut att godkänna avtal 044-601 Karidal, Lammet 14 Tröskevägen 2 Eslöv.

Beredning

Förvaltningschefen för Vård och Omsorg har godkänt avtalet och bekräftat att hyresökningen hanteras inom nämndens ram.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen beslutar att godkänna omförhandlat lokalhyresavtal för Karidal, Lammet 14.

Beslutet skickas till

Vård- och omsorgsnämnden

Servicenämnden

Eva Hallberg
Kommundirektör

Tomas Nilsson
Ekonomichef

Servicenämnden

§ 155

SOT.2021.0206

Omförhandlat hyresavtal med Eslövs Bostads AB för Karidal, Lammet 14**Ärendebeskrivning**

Utifrån servicenämndens reglemente, beslutat av kommunfullmäktige den 25 januari 2021, § 8, är nämndens uppgift att medverka till, för Eslövs kommun, optimala lösningar vid externa förhyrningar genom förhandling och tecknande av hyresavtal om hyrestiden inte överstiger fem år och förlängningen av avtalstiden inte överstiger fem år. Hyresavtal på längre period ska godkännas av kommunstyrelsen innan avtalstecknande. I föreliggande ärende är avtalstiden tio + fem år, vilket innebär att kommunstyrelsen beslutar i frågan om hyresavtalet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse. Lammet 14 Tröskevägen 2 Karidal - Omförhandlat hyresavtal med Eslövs Bostads AB
- Hyreskontrakt, avtalsnummer: 044-601
- Beslut att godkänna avtal 044-601 Karidal, Lammet 14 Tröskevägen 2 Eslöv

Beredning

I lokalförsörjningsplanen för 2021-2025 finns upptaget att storköksmaskiner på Tröskevägen 2, mötesplats Karidal, är i behov av uppdatering/utbyte. I dialogen med verksamheten framkom ytterligare behov bestående av verksamhetsanpassningar och underhållsåtgärder. Vård och Omsorg bedriver Mötesplats Karidal och daglig verksamhet enligt LSS driver caféet/restaurangen.

Serviceförvaltningen har tillsammans med Vård och Omsorg arbetat fram ett förslag på förändringar i hyresavtalet för Tröskevägen 2. Förändringarna består av mindre verksamhetsanpassningar i storkök och café/servering. I avtalet framgår också att Eslövs Bostads AB planerar att utföra renovering av storkök och diskrum under 2022. Renoveringen omfattas av nya ytskikt, kakel på väggar och halkfritt golv. Samtidigt utförs sedvanligt underhåll enligt gränsdragningslista för restauranglokal.

Hyresavtalet avser Tröskevägen 2 i Eslöv, avtalsnummer 044-601. Nuvarande årshyra är 1 326 796 kronor och i det nya avtalet lämnas årshyran oförändrad. Hyresgästänpassningarna uppgår till 447 350 kronor och finansieras genom revidering av storköksutrustning. Summan av reviderad storköksutrustning uppgår till 449 713 kronor. Utöver ovanstående ska Eslövs Bostads AB återbetala 180 475 kronor till Eslövs kommun. Återbetalningen avser ett hyrestillägg som skulle upphört

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Servicenämnden

2014 samt mellanskillnaden för reviderad storköksutrustning och hyresgästanpassningar 2 363 kronor, totalt 182 838 kronor exkl. mervärdesskatt.

I det nya hyresavtalet har även förbättringar gjorts avseende tydlighet och vedertagna gränsdragningslistor för lokal respektive restauranglokal.

Beslut

Servicenämnden föreslår kommunstyrelsen att godkänna omförhandlat lokalhyresavtal 044-601.

Servicenämnden uppdrar förvaltningschefen att underteckna hyresavtalet under förutsättning att kommunstyrelsen godkänner hyresavtalet.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Vård- och omsorgsnämnden

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande



Beslut att godkänna avtal- 044-601, Karidal med fastighetsbeteckning Lammet 14, Tröskevägen 2.

Ärendebeskrivning

Serviceförvaltningen har för Vård- och omsorgs räkning förhandlat fram ett hyresavtal enligt bilaga, för Karidal, Lammet 14, avtalsnummer 044-601 för perioden: 2022-01-01 t.o.m. 2031-12-31 med 5 års förlängning.
Kostnad för hyresavtalet ryms inom Vård- och omsorgs budget.

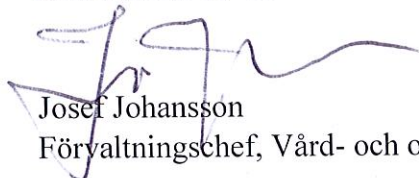
Bilaga

Hyresavtal 044-601 Karidal med fastighetsbeteckning Lammet 14,
Tröskevägen 2.

Beslut

Förvaltningschef för Vård- och omsorg godkänner avtalet 044-601 Karidal med fastighetsbeteckning Lammet 14 och uppdrar åt Serviceförvaltningen att teckna avtal enligt ovan.

Eslöv: 2021-11-11


Josef Johansson
Förvaltningschef, Vård- och omsorg

**Antagande av riktlinje för uppvaktning av
anställda och förtroendevalda i Eslövs kommun**

14

KS.2022.0041

2022-01-14
Karl Lundberg
+4641362541
karl.lundberg@eslov.se

Kommunstyrelsen

Beslut om riktlinjer för uppvaktning av anställda och förtroendevalda i Eslövs kommun

Ärendebeskrivning

Nuvarande riktlinjer är antagna av kommunfullmäktige i april 2006 och behöver därmed ses över och revideras.

Förslaget till ny riktlinje är anpassad efter Skatteverkets regelverk för skattefria gåvor, värdesäkrad genom att krontalsbelopp ersatts av procent av prisbasbelopp och har justerats för att följa andra uppdaterade riktlinjer som den för flaggning. En enhetlig hantering av gåvorna föreslås också där dessa framöver föreslås utgå i form av centralt upphandlat presentkort.

Beslutsunderlag

Riktlinje för uppvaktning av anställda och förtroendevalda i Eslövs kommun.

Beredning

Skatteverkets regler för skattefria gåvor föreskriver att vi som arbetsgivare får uppvakta våra medarbetare med gåva vid ett tillfälle utöver i samband med att anställning avslutas genom pension. Tidigare riktlinje innehöll gåva vid både 50- och 60-årsdag och nya riktlinjen begränsar gåva till ett av dessa tillfällen. I gengäld så förtydligas att uppvaktning i form av blomsterbukett ska ske vid varje jämn 10-årig födelsedag. Samma princip följs för förtroendevalda.

För att förenkla hanteringen av de gåvor som utges föreslås att dagens hantering ersätts med att HR-avdelningen får i uppdrag att upphandla ett presentkort som kan användas där medarbetaren/förtroendevalde själv önskar och inte kan lösas in till kontanter och att den som ansvarar för uppvaktningen enkelt kan avropa ett presentkort från HR-avdelningen på önskat belopp.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen antar Riktlinje för uppvaktning av anställda och förtroendevalda i Eslövs kommun att gälla från och med 2022-03-01.
- Kommunstyrelsen beslutar att Riktlinje för uppvaktning av anställda och förtroendevalda ska ses över en gång per mandatperiod.
- Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att Riktlinjer för uppvaktning av anställda och förtroendevalda, antagna av kommunfullmäktige den 24 april 2006, upphör att gälla.

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

HR-avdelningen

Juridiska avdelningen

Eva Hallberg
Kommundirektör

Karl Lundberg
HR-chef

UPPVAKTNING AV ANSTÄLLDA OCH FÖRTROENDEVALDA I ESLÖVS KOMMUN

RIKTLINJE

Riktlinje för uppvaktning av anställda och förtroendevalda

Denna riktlinje reglerar kommunens uppvaktning vid födelsedagar, pensionsavgång, dödsfall och vid längre tjänstgöring för anställda och förtroendevalda.

Uppvaktning av anställda

Vid födelsedag

Uppvaktning sker vid födelsedag då medarbetare fyller 50 år med blommor av ett värde om maximalt 0,9 % av årets [prisbasbelopp](#) samt en gåva av ett värde om 1,3 % av årets [prisbasbelopp](#).

Vid födelsedag då medarbetare fyller 20, 30, 40, 60 eller 70 år så uppvaktas medarbetaren med blommor av ett värde om maximalt 0,9 % av årets [prisbasbelopp](#).

Medarbetaren uppvaktas av närmaste chef.

Vid pension

Uppvaktning sker vid pensionsavgång med blommor av ett värde om maximalt 0,9 % av årets [prisbasbelopp](#) samt en gåva av ett värde om 2 % av årets [prisbasbelopp](#).

Medarbetaren uppvaktas av närmaste chef.

Om arbetstagare vid pension erhåller minnesgåva efter 20 års anställning utgår ovanstående pensionsuppvaktning.

Vid längre tjänstgöring

Anställda uppvaktas med minnesgåva efter 25 års anställning där den

anställda har arbetat minst 40 % av heltid i en sammanhängande följd. Minnesgåvan delas även ut till anställd som går i pension efter 20 års anställning. Om anställningen under en kortare tid, högst tre månader, har upphört för att sedan återupptas ska den anställda ändå ha rätt till minnesgåva. Gåvans värde får högst uppgå till 12,6 % av årets [prisbasbelopp](#). Kommunens ambition är att minnesgåvan ska utgöra en gåva med bestående värde.

HR-avdelningen ansvarar för arrangemanget av minnesgåvor.

Vid dödsfall

Medarbetare som avlider hedras genom att arbetsgivaren uppvaktar med blomsterdekoration till ett marknadsvärde av 2,7 % av årets [prisbasbelopp](#). Närmaste chef ansvarar för uppvaktningen.

Uppvaktning av förtroendevalda

Vid födelsedag

Uppvaktning sker inom alla nämnder, samt i kommunfullmäktige för ledamot som inte också har plats i nämnd, vid födelsedag då ledamot eller ersättare fyller 60 år med blommor av ett värde om maximalt 0,9 % av årets [prisbasbelopp](#) samt en gåva av ett värde om 1,3 % av årets [prisbasbelopp](#).

Vid födelsedag då ledamot eller ersättare fyller 20, 30, 40, 50 eller 70 år sker uppvaktning med blommor av ett värde om maximalt 0,9 % av årets [prisbasbelopp](#).

Juridiska avdelningen ansvarar för uppvaktningen tillsammans med berörd ordförande.

Vid dödsfall

Vid dödsfall av ledamot eller ersättare uppvaktar nämnd med blomsterdekoration till ett värde av 2,7 % av årets prisbasbelopp. Nämndens ordförande ansvarar för uppvaktningen.

Vid längre tjänstgöring

Minnesgåva efter 12 års fullmäktigearbete

Avgående fullmäktigeledamot eller ersättare som under en sammanhängande tid av tolv år arbetat som ledamot eller ersättare i Eslövs kommuns fullmäktige uppvaktas med minnesgåva. Gåvans värde får högst uppgå till 12,6 % av årets [prisbasbelopp](#).

Minnesgåva efter åtta års fullmäktigearbete

Avgående fullmäktigeledamot eller ersättare som under en sammanhängande tid av åtta år arbetat som ledamot eller ersättare i Eslövs kommuns fullmäktige och avslutar sitt uppdrag uppvaktas med minnesgåva. Gåvans värde får högst uppgå till 3 % av årets [prisbasbelopp](#).

Juridiska avdelningen ansvarar för uppvaktningen med minnesgåva.

Allmänna bestämmelser om gåva

Ovanstående gåvor utges i form av presentkort som inte går att lösa in till pengar.

HR-avdelningen ansvarar för upphandling och rutiner för beställning av dessa presentkort.

**Antagande av riktlinje för begäran om
vaccinationsbevis för Covid-19 vid
nyanställning och praktik inom Vård och
Omsorg i Eslövs kommun**

15

KS.2021.0581

Kommunstyrelsens
arbetsgivarutskott**§ 5****KS.2021.0581****Förslag på riktlinjer för krav på vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning och vid praktik inom vård och Omsorg****Ärendebeskrivning**

Kommunstyrelsen har gett Kommunledningskontoret i uppdrag att ta fram en riktlinje för krav på vaccinationsbevis vid nyanställning och vid praktik inom Vård och Omsorg där arbetsuppgifter innefattar brukarnära vård.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Riktlinje för begäran om vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning inom Vård och Omsorg i Eslövs kommun
- Riktlinje för inhämtande av vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning inom vård och omsorg
- Kommunstyrelsens beslut § 15, 2022 Krav på vaccinationsbevis avseende covid-19 vid nyanställningar och praktikplatser inom vård och omsorg i Eslövs kommun
- Ojusterat protokoll från Cesam

Beredning

Syftet med att införa riktlinjen är att minska risken för smittspridning av Covid-19 inom Vård och Omsorg, genom denna åtgärd ökar skyddet för liv och hälsa för såväl kommunens brukare som medarbetare.

Det finns i dagsläget inget förbud mot att begära krav på vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning i aktuell lagstiftning. Ett krav på vaccination för att anställas i en viss verksamhet träffas normalt sett inte av grundlagsskyddet i 2 kap. 6 § regeringsformen. Detta med anledning av att det inte utgör ett påtvingat kroppsligt ingrepp, däremot kan det stå i strid med annan lagstiftning, såsom diskrimineringslagen.

För närvarande finns ingen praxis inom området. Däremot har diskrimineringsombudsmannen (DO) lämnat in ett remissvar på promemorian om vaccinationsbevis som smittskyddsåtgärd. I remissvaret lyfter DO att det ur diskrimineringssynpunkt främst är de som inte kan eller vill vaccinera sig till följd av bland annat funktionsnedsättning eller religion eller annan trosuppfattning som kan komma att beröras av förslaget om att införa krav på vaccinationsbevis i samhället. DO föreslår att det ska införas ett undantag som rör diskrimineringsgrunden och funktionsnedsättning. Detta innebär att personer som av medicinska skäl inte kan vaccinera sig ska undantas från kravet om vaccinationsbevis. DO konstaterar i sitt remissvar att ett sådant undantag är förenligt med Diskrimineringslagen. När det

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens
arbetsgivarutskott

gäller diskrimineringsgrunden religiösa skäl eller annan trosuppfattning föreslår DO inget undantag. DO framhåller även i sitt remissvar att begränsad smittspridning och ett värnande av liv och hälsa bör ses som ett berättigat syfte att införa krav på vaccinationbevis. Vidare framhåller DO att åtgärden överlag bör ses som lämplig och nödvändig. Detta trots att det är ett betydande ingrepp i en ovaccinerads möjlighet att delta i samhället. DO menar att dessa motstående intressen i form av andra personers rätt till liv och hälsa får anses väga tyngre.

Yrkanden

Fredrik Ottesen (SD) yrkar att kommunstyrelsen inte ska anta riktlinjen och yrkar därmed avslag på förvaltningens förslag till beslut.

Catharina Malmberg (M) yrkar på man lägger till "vid praktik" i första attsatsen, så att första attsatsen blir enligt följande: Arbetsgivarutskottet föreslår kommunstyrelsen att besluta att anta Riktlinjen för begäran om vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning och vid praktik inom Vård och Omsorg i Eslövs kommun, att gälla från och med den 15 februari 2022.

Johan Andersson (S) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut med Catharina Malmbergs (M) tillägg.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på Fredrik Ottesens (SD) avslagsyrkande och Johan Anderssons (S) bifallsyrkande till förvaltningens förslag till beslut och Catharina Malmbergs (M) tillägg och finner att kommunstyrelsens arbetsgivarutskott beslutar enligt förvaltningens förslag till beslut med Catharina Malmbergs (M) tillägg.

Beslut

- Arbetsgivarutskottet föreslår kommunstyrelsen att besluta att anta Riktlinjen för begäran om vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning och vid praktik inom Vård och Omsorg i Eslövs kommun, att gälla från och med den 15 februari 2022.
- Arbetsgivarutskottet föreslår kommunstyrelsen att besluta att riktlinjen ska utvärderas och revideras senast den 15 februari 2023.

Reservation

Fredrik Ottesen (SD) reserverar sig mot beslutet.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Riktlinje för begäran om vaccinationsbevis för Covid-19 vid nyanställning inom vård och omsorg i Eslövs kommun

Eslövs kommun begär vaccinationsbevis för vaccinering mot Covid-19 vid nyanställningar av medarbetare som ska arbeta i Vård och omsorg, där arbetsuppgifterna innefattar brukar/patientnära arbete.

Syftet

Syftet är att **minska risken för smittspridning av Covid-19 bland vård- och omsorgstagarna samt personalen.**

Målgrupp

Uppvisande av vaccinationsbevis ska ske av den som erbjuds anställning för att utföra brukar/patientnära arbete i vård- och omsorgsverksamheten.

Följande verksamheter avses: hemtjänst, särskilt boende för personer med funktionsnedsättning, socialpsykiatri och för äldre personer, verksamheter som ansvarar för personlig assistans och andra insatser enligt LSS samt hemsjukvård och sådan hälso- och sjukvård som kommuner ska erbjuda där det utförs insatser åt äldre personer och personer med funktionsnedsättning.

Med brukar/patientnära arbete avses när personal arbetar nära en brukare/patient i mer än 15 minuter med mindre än 2 meters avstånd, exempelvis omvårdnad, hjälpa till med mat och dylikt.

De personer som av medicinska skäl inte kan vaccinera sig omfattas inte av kravet på uppvisande av vaccinationsbevis. Personen ska då uppvisa ett medicinskt utlåtande utfärdat och underskrivet av läkare.

Riktlinjen ska tillämpas för den som erbjuds eller tilldelas uppgifter genom uppdrag, praktiktjänstgöring eller anställning hos någon som ingått avtal med den som bedriver verksamheten. Vaccinkontrollen ska genomföras oavsett anställningsform eller anställningens varaktighet.

Om någon avslutat en anställning, ett uppdrag, en praktik eller motsvarande i Eslövs kommun och erbjuds att anställas, anlitas eller tas emot igen ska det uppvisas ett vaccinationsbevis. Vaccinkontrollen ska genomföras oavsett vilken anställningsform medarbetaren erhåller och om det var kort eller lång tid sedan medarbetaren avslutade sin anställning i Eslövs kommun.

Medarbetare som redan är anställda omfattas inte av kravet på uppvisande av vaccinationsbevis eller medicinskt utlåtande. Undantag från denna

princip görs dock gällande timavlönade medarbetare som ej är företrädesrättsberättigade.

För timavlönad medarbetare ses varje enskilt tillfälle som en anställning, medarbetaren är därmed enbart anställd vid dessa tillfällen. Medarbetare som är timavlönad och som inte är företrädesberättigad ska uppvisa vaccinationsbevis. Om medarbetaren inte uppvisar giltigt vaccinationsbevis ska medarbetaren inte erbjudas fortsatt arbete och anställningen ska avslutas. Tillämpning av detta träder i kraft 2022-04-15.

Så länge medarbetaren är i aktiv tjänst behöver inte nytt vaccinationsbevis uppvisas vid varje arbetstillfälle. Medarbetare som inte har varit i aktiv tjänst på tre månader avslutas. Om medarbetaren erbjuds en ny anställning efter ha blivit avslutad ska nytt vaccinationsbevis uppvisas.

Hantering av vaccinationsbevis och läkarutlåtande

Vid annonsering av lediga tjänster ska det framgå att de sökande ska lämna vaccinationsbevis i samband med erbjudande om tjänst.

Berörda yrkesgrupper som arbetar brukar/patientnära ska uppvisa ett giltigt vaccinationsintyg som påvisar att de är fullvaccinerade. Vad som ses som fullvaccinerad är det som gäller vid anställningstillfället. Beviset ska uppvisas innan anställningsavtal skrivs och det är den sökande själv som visar upp det.

Chefen/Rekryteringssamordnare ansvarar för att vaccinationsbeviset visas upp och överensstämmer med sökandes identitetsuppgifter. Beviset kontrolleras och en notering om uppvisandet görs. Detta görs på medarbetarens anställningsavtal i eCompanion portal under anteckningar och övriga upplysningar. Där skrivs då: "X har uppvisat vaccinationsbevis för Covid -19."

Personer som hävdar att inte kunna vaccinera sig på grund av medicinska skäl och därmed undantags från kravet, ska uppvisa ett medicinskt utlåtande utfärdat och underskrivet av läkare. Noteringen om uppvisandet görs på medarbetarens anställningskontrakt i eCompanion portal under anteckningar och övriga upplysningar. Där skrivs då: "X har uppvisat läkarutlåtande i stället för vaccinationsbevis för Covid-19."

Systematisk Arbetsmiljöarbete- Riskbedömning och handlingsplan

Datum: 2022-01-19 samt 2022-01-27

Avdelning/Arbetsställe: VoO

RESULTAT AV RISKBEDÖMNING			HANDLINGSPPLAN			
Riskområden och konsekvenser	Allvarlig risk	Annan risk	Åtgärder	Ansvarig	Klart när	Uppföljning /kontroll
Kompetensförsörjningsbrist. Det är redan svårt, klarar vi kompetensförsörjningen om ett antal arbetssökande sorteras bort utifrån vaccinationskrav?		Medel	Ta kontakt med Regionen för att kunna erbjuda nära vaccinering. De har det i sitt uppdrag tro de säger ja. Om nej; till vanliga kanaler. I dagsläget inga problem med tider.	Ingrid	220331	
			Kommunikation med skolan, college förebygga/lobba för att de ska vaccinera sig innan de går ut i praktik	Josef, kommunal	220331	
			Kommunikation ut via våra kanaler via kommunikation Praktiksamordnare- få ut info Arbetsmarknadsenhet- få ut info Till bemanningsföretag via upphandling	HR + kommunikation	220331	

Systematisk Arbetsmiljöarbete- Riskbedömning och handlingsplan

Datum: 2022-01-19 samt 2022-01-27

Avdelning/Arbetsställe: VoO

RESULTAT AV RISKBEDÖMNING			HANDLINGSPPLAN			
Riskområden och konsekvenser	Allvarlig risk	Annan risk	Åtgärder	Ansvarig	Klart när	Uppföljning /kontroll
Svårare att hitta vaccinerad personal inför sommaren då vi behöver rekrytera många. Timanställda omfattas av vaccinationskrav från den 14 april. Det kan vara många som faller bort. Hur kan vi omfördela om det blir stort bortfall den 14 april	Hög		Avstämning med rekryteringssamordnare för att följa upp hur det går.	Ingrid W	220331	
Arbetsgivaren tar stort ansvar för personer som står långt ifrån arbetsmarknaden - Hur ska vi hantera den gruppen för att alla de ska kunna komma ur sitt försörjningsstöd?		Medel	Vaccinationskampanj riktas även till denna grupp.			
Praktikanter och feriearbetare – Hur ska man försörja organisationen framåt. Skolan ställer ej vaccinkrav på elever. Har man en pågående utbildning så är de ej aktuella för praktik hos arbetsgivaren om de inte är vaccinerade.		Medel	VoO utökar samarbetet/dialogen med gymnasium, vuxenutbildning och högskola. Kommunikation med skolan, förebygga/lobba för att de ska vaccinera sig innan de går ut i praktik	Praktik-samordnare, Fv, Kommunal	220331	

Systematisk Arbetsmiljöarbete- Riskbedömning och handlingsplan

Datum: 2022-01-19 samt 2022-01-27

Avdelning/Arbetsställe: VoO

RESULTAT AV RISKBEDÖMNING			HANDLINGSPPLAN			
Riskområden och konsekvenser	Allvarlig risk	Annan risk	Åtgärder	Ansvarig	Klart när	Uppföljning /kontroll
Stora konsekvenser för semester 2022 – har arbetsgivaren möjlighet att följa semesterlagen om vaccinationskrav införs? Och annan ledighet		Medel	Utreda att styra om till mindre attraktiva semesterperioder, extra lön. Stimulansmedel per pass, agu? Möte om samplanering inför semesterplanering per verksamhet. Anställ de man kan tidigt och vara beredd att ha lång rekryteringsperiod till sommaren.	Vc Vc Ec	Siste mar Siste april 15juni	
Brukarnas insatser kan fördröjas, ställas in eller pausas.		Medel	Befintlig personal utför insatserna. Övertid, kalla in semester. Krisplan träder i kraft.	EC+VC	Mars-22	Klar
Organisationsförändringar pga kort om personal, brukarnas insatser påverkas av att vi inte kan följa tidskontinuitet, tvingas ställa in, flytta fram insatser.		Låg	Följa upp om det finns avvikelshantering i verksamhetssystemet, pga ej utförda/ ej rätt utförda insatser	HR,VC	Siste mars	

Systematisk Arbetsmiljöarbete- Riskbedömning och handlingsplan

Datum: 2022-01-19 samt 2022-01-27

Avdelning/Arbetsställe: VoO

RESULTAT AV RISKBEDÖMNING			HANDLINGSPÄN			
Riskområden och konsekvenser	Allvarlig risk	Annan risk	Åtgärder	Ansvarig	Klart när	Uppföljning /kontroll
Risk för ohälsosam övertid		Låg	Följa upp beordrad övertid månadsvis. Undersöka införandet av årsarbetstid i samband med införande av heltid som norm.	VC, HR	220430	
Brukare som inte förstår skillnaden mellan nyanställda och redan anställda och som inte vill ha ovaccinerad personal - Hur hanterar vi detta?		Låg	Informationsbrev och samtal med brukare om vad som gäller dvs att redan anställd personal är undantagna.	VC, kommunikations-enhet	220430	
Ökad arbetsbelastning för enhetschefer pga mer administrativt arbete vid bla rekrytering. Ökat antal arbetsrättsliga frågor att hantera.	Hög		Stöd fr HR och VC	HR, VC	220430	Följs upp i eget möte 220405
						Samtliga punkter med klartdatum 220331 följs upp i utökat Fösam 220315

Medverkande:

Ingrid Westerlund, Verksamhetschef Hälsa och Bistånd

Sofia Persson, Verksamhetschef Äldreomsorg

Negar Jalilpur, Verksamhetschef Funktionsnedsättning (endast 220119)

Anna Strömbäck, HR-strateg

Malin Fremling, HR-strateg (endast 220127)

Linda Ferizi, HR-konsult (endast 220119)

Daniel Nilsson, Kommunal

Marie Hansson, Fysioterapeuterna

**Antagande av riktlinje avseende otillåten
påverkan av förtroendevalda**

16

KS.2021.0549

2022-01-21
Agneta Fristedt
+4641362822
agneta.fristedt@eslov.se

Kommunstyrelsen

Otillåten påverkan av förtroendevalda, riktlinjer

Ärendebeskrivning

Genom *Strategi för brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i Eslövs kommun* har kommunledningskontoret fått i uppdrag att tydliggöra kommunens ansvar kring otillåten påverkan mot förtroendevalda.

Det behövs därför en riktlinje avseende otillåten påverkan av förtroendevalda.

Beslutsunderlag

Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021 – rapport
Otillåten påverkan av förtroendevalda – förslag till riktlinje
Stöd för upprättande av rutiner och åtgärder vid otillåten påverkan mot förtroendevalda – förslag rutin

Beredning

Arbetet med säkerhet för de förtroendevalda har pågått sedan sommaren 2021 i en arbetsgrupp bestående av kommunjurist, beredskapssamordnare och trygghetssamordnaren.

Arbetsgruppen har utifrån *Strategi för brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i Eslövs kommun* arbetat med demokratifrågor kopplat till förtroendevalda. Arbetet inleddes med en enkätundersökning, *Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021*, där de förtroendevalda tillfrågades om hur de upplevde sin situation utifrån att de har ett politiskt uppdrag, en uppföljning av den enkätundersökning som gjordes år 2018. Resultatet av trygghetsundersökningen har sammanställts i en rapport. Rapporten utgör ett underlag för framtida åtgärder för att motverka och förebygga trakasserier, hot och våld mot förtroendevalda, både under valrörelser och generellt.

Arbetsgruppen har därefter fortsatt arbetet gällande demokratifrågor, kopplat till förtroendevalda, med att ta fram utkast till riktlinje och rutin avseende otillåten

Kommunledningskontoret

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2
Telefon: 0413-620 00 | E-post: myndighetsbrevlåda@eslov.se | www.eslov.se

påverkan av förtroendevalda. Syftet med riktlinjen är att skapa en tydlighet och fastställa ett gemensamt förhållningssätt mellan kommunen och de förtroendevalda för att på så sätt förebygga och motverka otillåten påverkan. Riktlinjen kompletteras med en rutin som ger ett stöd för upprättande av rutiner och åtgärder vid otillåten påverkan mot förtroendevalda. Den innehåller råd och praktiska rekommendationer för partierna och de förtroendevalda. Rutinen kommer att antas och revideras av kommunledningskontoret i samverkan med samverkansgruppen för förtroendevalda avseende säkerhet.

Dessa både dokument, utkast till riktlinje och rutin, har sedan de säkerhetsansvariga i partierna vid en workshop, tillsammans med arbetsgruppen och kommunpolisen, gått igenom, diskuterat och justerat.

Kommunledningskontoret föreslår att förslaget till riktlinjer om otillåten påverkan av förtroendevalda antas.

Förslag till beslut

- Otillåten påverkan av förtroendevalda, riktlinje, antas att gälla från och med den 8 mars 2022.
- Otillåten påverkan av förtroendevalda, riktlinje, ska se över för revidering senast i november 2025.

Beslutet skickas till

Samverkansgruppen för förtroendevalda avseende säkerhet
Eslövs kommuns författningssamling

Eva Hallberg
Kommundirektör

Patrik Linder
Avdelningschef juridiska avdelningen

OTILLÅTEN PÅVERKAN AV FÖRTROENDEVALDA

Riktlinje

Inledning

Eslövs kommun anser att det är viktigt att stärka förtroendevaldas möjlighet att känna sig trygga och verka i sitt demokratiska uppdrag, så att beslutsfattandet inte ska påverkas. Det anses vara av största vikt att alla hjälps åt med att motverka och förebygga otillåten påverkan så att rättssäkerhet och demokrati inte påverkas. Inga former av otillåten påverkan accepteras.

Förtroendevalda är inte formellt anställda utan arbetar med förtroendeuppdrag i Eslövs kommun. Eslövs kommun är därmed inte arbetsgivare till förtroendevalda på samma sätt som för tjänstepersoner och omfattas därmed inte av arbetsmiljölagstiftningen, AFS 1993:2. De förtroendevalda omfattas däremot av kommunens försäkringsskydd avseende tjänsteresor¹ och/eller personligt lösöre² i de fall man är under utövning av sitt politiska uppdrag för kommunen. Det är därför i huvudsak det egna partiet som har ansvaret för sina förtroendevalda. Det är det egna partiets organisation som har huvudansvaret för säkerhetsfrågor gällande otillåten påverkan. Varje parti ansvarar själva för att handlingsplaner och att rutiner finns och efterlevs.

Denna riktlinje har tagits fram av kommunledningskontoret och ska enligt *Strategi för brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i Eslövs kommun* tydliggöra kommunens ansvar kring otillåten påverkan mot förtroendevalda. Riktlinjen kompletteras med en rutin som ger ett stöd för upprättande av rutiner och åtgärder vid otillåten påverkan mot förtroendevalda och den innehåller råd och praktiska rekommendationer för partierna och de förtroendevalda.

Syfte

Syftet är att skapa en tydlighet och fastställa ett gemensamt förhållningssätt mellan kommunen och de förtroendevalda för att på så sätt förebygga och motverka otillåten påverkan.

Vad är otillåten påverkan?

Otillåten påverkan omfattar en rad olika handlingar som syftar till att påverka politikerns och tjänstepersoners beslutsfattande. Otillåten påverkan kan handla om påtryckningar som:

- Hot och våld
- Trakasserier som till exempel ofredande och kränkningar
- Utpressning eller andra straffbara påtryckningar
- Fysiskt våld mot person eller egendom
- Korruption i form av otillbörliga erbjudanden

All form av otillåten påverkan ska i första hand rapporteras till partiets säkerhetsansvarig och även polisanmälas. Respektive partiets organisation ansvarar över att en polisanmälan upprättas. Viktigt är att vid polisanmälan uppge att målsägande är förtroendevald och begäran om ökad sekretess, så kallat åtkomstskydd ska meddelas.

¹ Kommunförsäkring avseende egendom, hyresförlust och extra kostnader hos Kommunassurans Syd AB.

² Tjänstereseförsäkring, SP948625 hos Willis Towers Watson Sweden AB.

Hantering vid otillåten påverkan

Partiorganisationens ansvar

Det åligger varje enskilt parti att arbeta med förebyggande insatser vid otillåten påverkan. Vid pågående och akuta händelser med otillåten påverkan ska polisen i första hand alltid tillkallas. Partiets säkerhetsansvarig ser till att både Eslövs kommuns trygghets- och beredskapssamordnare informeras genom funktionsbrevlådan för information om otillåten påverkan mot förtroendevalda. Detta görs både vid en händelse och i det förebyggande arbetet när eventuella händelser riktas mot de förtroendevalda som har ett kommunalt förtroendeuppdrag. Dokumentation och incidentrapportering bör finnas och bevaras hos respektive parti för vidare bevakning och för det förebyggande arbetet.

Samverkansgrupp förtroendevalda avseende säkerhet

Varje parti³ har rätt att ha en representant i samverkansgruppen för förtroendevalda. Representanterna i samverkansgruppen blir partiernas säkerhetsrepresentant gentemot kommunen och är den som rapporterar till kommunens funktionsbrevlåda för information om otillåten påverkan, adressen finns tillgänglig för respektive partiers säkerhetsrepresentant.

Eslövs kommuns ansvar

Trygghetssamordnaren kan bistå med förebyggande insatser i form av information, undersökningar och utbildningar. Trygghetssamordnaren kan vid behov samordna insatser mellan olika aktörer. Både trygghets- och beredskapssamordnare i Eslövs kommun erbjuder stöttning både vid en händelse och i det förebyggande arbetet och kan bistå med råd och sakkunskap, till exempel i form av framtagna rutinbeskrivningar. Eslövs kommun har ansvar för att upprätthålla en samverkansgrupp för förtroendevalda avseende säkerhet.

Samverkansgrupp förtroendevalda avseende säkerhet

Eslövs kommun har ansvar för att sammankalla till möte med samverkansgruppen för förtroendevalda minst en gång per år och vid behov oftare, till exempel valåret.

Målsättning:

- ökad samverkan avseende otillåten påverkan
- höja partiernas egenförmåga kring säkerhet och trygghet
- vara ett forum för erfarenhetsutbyte
- hantera frågor kring polisanmälan samt
- öka möjligheterna att vara ett stöd över partigränserna

Sammankallande för samverkansgruppen är trygghetssamordnaren i Eslövs kommun. Kommunens representanter i samverkansgruppen är både trygghets- och beredskapssamordnare i Eslövs kommun men andra funktioner medverkar efter behov. Polismyndigheten är alltid inbjuden till dessa möten. Kommunen tillhandahåller mötesplats. Kommunen ansvarar för att bevaka funktionsbrevlådan för information om otillåten påverkan.

Polismyndigheten

Det är polisen som har huvudansvaret när förtroendevalda utsätts för otillåten påverkan. När en förtroendevald blivit utsatt för otillåten påverkan bör alltid polisen kontaktas och en polisanmälan göras där den förtroendevalda uppger att anmälan ska åtkomstskyddas.

³ Representerade partier i Eslövs kommunfullmäktige samt partier representerade i Sveriges Riksdag.

STÖD FÖR UPPRÄTTANDE AV RUTINER OCH ÅTGÄRDER VID OTILLÅTEN PÅVERKAN MOT FÖRTROENDEVALDA

Rutin

Innehåll

Vad är otillåten påverkan?	3
Att ta fram en rutin	3
Riskbedömning och exempel tillfällen/situationer	4
Förebygg genom riskbedömning – generella frågor.....	4
Spontana besök	4
Planerade sammanträden/möten	5
Offentliga möten såsom valmöten och säkerhet vid dörrknackning	5
Säkerheten vid offentliga möten såsom torgmöten	5
Säkerheten vid dörrknackning	6
Sociala medier	6
Särskilda omdiskuterade beslut	7
Uppkomna situationer och hantering av dessa	7
Hot via telefon	7
Trakasserier, hot och stalkning	7
Bombhot och misstänkt försändelse	8
Våld - nödvärn	8

Detta dokument ska ge stöd åt partiet själv eller den enskilde förtroendevalda att genom ett förebyggande arbete minska risken för att någon utsätts för otillåten påverkan.

Dokumentet är framför allt ett stöd för upprättande av rutiner och åtgärder vid otillåten påverkan mot förtroendevalda. Ansvaret för hur och på vilket sätt rutiner arbetas fram och efterföljs är partiernas eget.

Se även Eslövs kommuns Riktlinje - otillåten påverkan mot förtroendevalda - som identifierar ansvarsfördelningen mellan partiorganisationer och Eslövs kommun.

Vad är otillåten påverkan?

Otillåten påverkan omfattar en rad olika handlingar som syftar till att påverka politikers och tjänstepersoners beslutsfattande. Otillåten påverkan kan handla om påtryckningar som:

- Hot och våld.
- Trakasserier som till exempel ofredande och kränkningar.
- Utpressning eller andra straffbara påtryckningar.
- Fysiskt våld mot person eller egendom.
- Korruption i form av otillbörliga erbjudanden.

Att vara väl förberedd kan minska risken för och konsekvenserna att utsättas av otillåten påverkan.

Att ta fram en rutin

Det är genom förberedelse och kunskapshöjning som partiet och den enskilde förtroendevaldas säkerhet i olika situationer kan öka. Samverkan med partiets säkerhetsansvarige, polis och kommunens trygghets- och beredskapssamordnare kan också vara viktigt för att kunna göra de val som krävs.

Rutiner och instruktioner för förebyggande arbete och åtgärder när otillåten påverkan inträffar bör vara tydliga vad gäller ansvar, lätta att hitta och förstå samt innehålla viktiga namn och telefonnummer.

Viktiga kontaktuppgifter

- Akuta situationer ring alltid 112.
- Vid polisanmälan ring 114 14 eller via polisens hemsida.
- Respektive partiets säkerhetsrepresentant meddelas via telefon/mejl.
 - Eslövs kommun tillhandahåller en funktionsbrevlåda för information om otillåten påverkan som finns tillgänglig för respektive partiets säkerhetsrepresentant.
 - Kommunpolisen tillhandahåller kontaktuppgifter till respektive partiets säkerhetsrepresentant.

Riskbedömning och exempel tillfällen/situationer

Förebygg genom riskbedömning – generella frågor

Oavsett tillfällen/situationer så är dessa generella frågor viktiga att ta hänsyn till.

- Var och när finns det risk att bli utsatt för otillåten påverkan?
- Vid vilka tillfällen/situationer är risken som störst - framträdanden, känsliga beslut eller uttalanden?
- Vilka behövs det rådgöras med?
- Vilka möjligheter till skydd eller reträtt finns?
- Vilka möjligheter finns att larma?

Nedan följer råd kring hantering vid olika tillfällen/situationer.

Spontana besök

Förbered genom att försök ta reda på vad ärendet gäller. Ge förslag för vart och när mötet kan äga rum. Om någon vill intervjua en enskild förtroendevald bör hemmet undvikas och en neutral och trygg plats föreslås.

Misstänks att personen kan vara hotfull:

- Boka i första hand in möten på platser där man känner sig trygg, har kontroll över rummet/miljön och möjlighet till att snabbt kunna lämna om något skulle inträffa.
- Se till att fler närvarar vid besöket, där någon i närheten kan ingripa eller larma.

Planerade sammanträden/möten

Förekommer det en risk för avvikande beteende i form av exempelvis hot och våld ska man i förväg tänka på att:

- Göra en riskbedömning, för vad som kan inträffa vid sammanträden/möten som gör att den enskilde förtroendevalde blir bättre förberedd.
- Känna till lokalen och kontrollera möjligheten till att snabbt kunna lämna om något inträffar.

Offentliga möten såsom valmöten och säkerhet vid dörrknackning

Partiet kan komma att delta i olika slags kampanjer och offentliga möten, såsom valmöten. Vid offentliga möten bör målsättningen vara att den förtroendevalda har ”ryggen fri” med skyddad bakgrund. Förbered för att tidigt kunna hantera incidenter och spontana störningar som kan uppstå under evenemanget. Vid kampanjer genom dörrknackning finns det flera delar att beakta.

När partiet arrangerar ett offentligt möte bör partiets säkerhetsansvarig vara delaktig.

- Bedöm om det är något som påverkar hur mötet bör genomföras.
- Kan den förtroendevalda/ämnet/platsen/lokalen påverka säkerheten?
- Är det en särskilt omdiskuterad fråga som ska debatteras eller är platsen särskilt utsatt?
- Bedöm i god tid vilken information partiet ska gå ut med inför mötet.

Säkerheten vid offentliga möten såsom torgmöten

Vid offentliga möten bör målsättningen vara att den förtroendevalda har ”ryggen fri” med skyddad bakgrund. Förbered för att tidigt kunna hantera incidenter och spontana störningar som kan uppstå under evenemanget.

- Undvik platser mitt på en yta med folk runt omkring.
- Tänk på angreppsriskerna från personer och det eventuella kastavståndet till scen. Säkerhetsavståndet till talaren kan markeras genom exempelvis rep, band eller blommor.
- Tänk på placering av entréer och av vakter eller funktionärer utifrån säkerhetssynpunkt.
- Tänk på var ni placerar eventuella journalister.
- Tänk på att inte provocera störande eller hotfulla personer.
- Tänk på att inte ta in besökare i små utrymmen t ex valstugor, valbil eller liknande.

Förbered åtgärder och rollfördelning på vald mötesplats för en eventuell hotfull situation.

- Förbered en reträttväg till ett säkert utrymme ifall en hotfull situation skulle uppstå.
- Ha även en säker parkeringsplats i nära anslutning till scenen med fri körriktning.
- Undvik också att släppa in eller tillåta okända fordon att parkera i närområdet.
- Rör er alltid tillsammans till och från evenemanget.

Säkerheten vid dörrknackning

Innan dörrknackning bör partiet planera vilka ”rundor” som ska genomföras och vilka förtroendevalda som ska gå tillsammans. Vid dörrknackning är det viktigt att den enskilda förtroendevalda aldrig går ensam. Den förtroendevalda bör tänka på följande:

- Ha med mobiltelefon och/eller bärbart larm om sådant finns tillgängligt.
- Håll reda på positioneringen om hjälp behöver tillkallas.
- Ha en bil i närheten, om möjligt, i fri körriktning.
- Ring på dörren och ta ett steg tillbaka. Den förtroendevalda ska aldrig gå in till någon.
- Ha andra kolleger eller partikamrater inom synhåll.
- Avbryt och lämna platsen om något känns hotfullt istället för att försöka ”rädda situationen”.

Sociala medier

Den digitala arenan är en mötesplats för många och partiet och den enskilda förtroendevalda bör också värdera vilka risker som möten har som kan påverka partiet i stort, den enskilda förtroendevalda och andra som kan vara involverade.

- Reflektera över val av språkbruk.
- Skilj på att vara personlig men inte privat, informera till exempel inte i detalj om vart och när en förtroendevald befinner sig, i inlägg som kan innebära en ökad risk för den enskilda förtroendevalda och dess anhöriga.
- Den förtroendevalda är inte skyldig att fortsätta svara i digitala kanaler när debatten och språkbruket hamnat bortom rimliga gränser.
- Vid direkt hot bör den förtroendevalda alltid skärmdumpa inläggen och användarprofilen. Denna ska också vända sig till säkerhetsansvarig i partiet och polis.

Särskilda omdiskuterade beslut

Inför vissa särskilda omdiskuterade beslut är ett strategiskt förhållningssätt och en planering att föredra.

- Fundera på om en kommunikationsplan kan vara aktuella att ta fram.
- Vilka personer är berörda av beslutet, såsom exempelvis brukare eller personal och elever?
- Fakta och information inför ett särskilda omdiskuterade beslut kan förklara varför frågan har kommit upp på dagordningen.
- Dela på ansvaret inom partiet om vem det är som kommunicerar budskap/ställningstagande och beslutet.
- Reflektera över val av språkbruk och kroppsspråk.

Uppkomna situationer och hantering av dessa

Hot via telefon

Blir en förtroendevald hotad via telefon är det viktigt att:

- Lyssna uppmärksamt och avbryt inte den som ringer.
- Notera tid, bakgrundsljud, ålder, kön, accent med mera.
- Har mobilen en inspelningsfunktion kan denna aktiveras.
- Se till att både polis och säkerhetsansvarig för partiet blir involverad. Säkerhetsansvarig för partiet informerar därefter kommunen genom funktionsbrevlådan för information om otillåten påverkan.

Trakasserier, hot och stalkning

Blir en förtroendevald trakasserad, hotad eller upprepad förföljd av samma person är det viktigt att:

- Spara all information som styrker trakasserier, hot och upprepad förföljelse.
- Undvik all fysisk och digital kontakt/korrespondens med personen.
- Se till att både polis och säkerhetsansvarig för partiet blir involverad. Säkerhetsansvarig för partiet informerar därefter kommunen genom funktionsbrevlådan för information om otillåten påverkan.

Bombhot och misstänkt försändelse

Får en förtroendevald en misstänkt försändelse eller föremål är det viktigt att:

- Rör inte föremålet.
- Avlägsna alla personer från föremålet utan att skrämmas. Misstänks föremålet vara explosivt - utrym omedelbart byggnaden och försätt dig i säkerhet.
- Vid misstänkt pulverbrev: ta av de kläder som varit i kontakt med pulvret och tvätta exponerade kroppsdelar snarast. Invänta polis i ett angränsande rum.
- Larma polisen – 112.
- Se till att både polis och säkerhetsansvarig för partiet blir involverad. Säkerhetsansvarig för partiet informerar därefter kommunen genom funktionsbrevlådan för information om otillåten påverkan.

Hot vid personligt möte

Blir en förtroendevald direkt utsatt av hot eller angrepp är det viktigt att:

- Behåll lugnet och lyssna uppmärksamt.
- Dras inte med i diskussionen eller argumentera inte emot.
- Beroende på situation och det direkta allvaret larma polis och försök att få din omgivning uppmärksam på situationen.
- Ta kontakt med säkerhetsansvarig för partiet om inte situationen är akut.

Våld - nödvärn

Var och en har rätt att försvara sig själv och sin egendom utan att det är brottsligt så länge som det inte är uppenbart oförsvarligt. Om en förtroendevald utsätts för våld har denna rätt att försvara sig själv och sin egendom enligt nödvärnsreglerna i lag. En person som hjälper den som angrips har samma rätt. Rätten till nödvärn gäller mot:

- Påbörjat eller överhängande brottsligt angrepp på person eller egendom.
- Den som med våld eller hot om våld eller på annat sätt hindrar att egendom återtas på bar gärning.
- Den som olovligen trängt in i eller försöker tränga in i rum, hus, gård eller fartyg, eller den som vägrar att lämna en bostad efter tillsägelse.

Bestämmelsen om nödvärn finns i 24 kap. 1 § brottsbalken.

Resultat av Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021

En pulsmätning i syfte att se till erfarenheter, omfattningen och konsekvenserna av otillåten påverkan

Innehåll

Inledning	3
Syfte, metod och avgränsning	4
Begrepp	5
Trakasserier	5
Hot	5
Våld	5
Skadegörelse	5
Korruption	5
Politikernas nationella trygghetsundersökning	6
Politikernas nationella trygghetsundersökning 2021 (PTU)	6
Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2018	7
Resultat av Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021	9
Förtroendevaldas utsatthet i Eslövs kommun	9
Förövare och motiv	11
Konsekvenser av otillåten påverkan	13
Rapportering och polisanmälan	14
Pandemins påverkan	16
Konklusion	17

Inledning

Samhällsutvecklingen visar att det är viktigt att stärka förtroendevaldas möjlighet att verka i sitt demokratiska uppdrag. Att utsättas för otillåten påverkan är en allvarlig företeelse för såväl individen som drabbas som för hela samhället. Att förtroendevalda utsätts för en sådan risk innebär att det demokratiska styrelseskicket utsätts. Om förtroendevalda påverkas att agera eller besluta annorlunda, eller till och med lämna sina uppdrag, på grund av utsatthet, riskerar det politiska systemet att förlora legitimitet. Det kan också försvåra rekryteringen av nya förtroendevalda och även på så sätt påverka representativiteten.

Demokrati bygger på kommunikation mellan väljare och förtroendevalda; frågor ska bemötas och åsikter debatteras. Det stärker demokratin när förtroendevalda rör sig fritt mellan till exempel hemmet och arbetet, debatterar i sociala medier och deltar i torgmöten. På motsvarande sätt försvagas demokratin om tillgängligheten till de förtroendevalda minskar, men ju mer exponerade förtroendevalda är, desto större är risken att utsättas för otillåten påverkan.

Förtroendevalda i Eslövs kommun är inte formellt anställda utan arbetar med förtroendeuppdrag i kommunen. Eslövs kommun är därmed inte arbetsgivare till förtroendevalda på samma sätt som för tjänstepersoner och omfattas därmed inte av arbetsmiljölagstiftningen, AFS 1993:2. Detta innebär att våld, hot och andra påtryckningar inte betecknas som en arbetsmiljöfråga enligt arbetsmiljölagen. Förtroendevalda omfattas dock vid ett par tillfällen av kommunens försäkringsskydd avseende tjänsteresor¹ och/eller personligt lösöre² under utövning av sitt politiska uppdrag.

Denna rapport belyser de förtroendevaldas utsatthet för otillåten påverkan, dess omfattning, konsekvenserna och förtroendevaldas erfarenheter i Eslövs kommun. Rapporten beskriver vilka begrepp som samlingsbegreppet otillåten påverkan innefattar och utgör ett underlag för framtida åtgärder för att motverka och förebygga trakasserier, hot och våld mot förtroendevalda, både under valrörelser och generellt.

¹ Kommunförsäkring avseende egendom, hyresförlust – och extra kostnader hos Kommunassurans Syd AB.

² Tjänstereseförsäkring, SP948625 hos Willis Towers Watson Sweden AB.

Syfte, metod och avgränsning

Syftet med *Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021* är att följa upp erfarenheter, omfattningen och konsekvenserna av otillåten påverkan. På så sätt blir det möjligt att jämföra resultatet med både den trygghetsundersökning mot förtroendevalda som genomfördes i kommunen 2018 och till viss del även med trygghetsundersökningar som har genomförts på nationell nivå (*PTU*).

Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021 genomfördes mellan den 16 juni 2021 och den 30 juni 2021 och har skickats till samtliga 166 förtroendevalda i Eslövs kommun. Trygghetsundersökningen har genomförts via en webbenkät som skickats ut digitalt med två påminnelser. De utvalda frågorna är främst hämtade från den nationella undersökningen, politikernas trygghetsundersökningar som genomförts av Brottsförebyggande Rådet (BRÅ) samt enstaka tillagda frågor kring pandemins påverkan. Vid enkätens slut i Eslövs kommun var svarsfrekvensen 50,6 procent. Enkätundersökningar har i princip alltid ett visst bortfall.

Resultatet av trygghetsundersökningen ligger till grund för framtagen rapport i samverkan mellan beredskapssamordnare, trygghetssamordnare samt kommunjurist i Eslövs kommun och utgör ett underlag för framtida åtgärder för att motverka och förebygga trakasserier, hot och våld mot förtroendevalda, både under valrörelser och generellt. Rapporten förklarar vilka begrepp som samlingsbegreppet otillåten påverkan innefattar och de erfarenheter, omfattning och konsekvenser otillåten påverkan kan innebära.

Rapporten redovisar resultatet av *Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021* och avslutas med en kort jämförelse mellan tidigare trygghetsundersökning mot förtroendevalda som genomfördes 2018 i kommunen och till viss del den nationella trygghetsundersökningen 2021 (*PTU*). Rapporten kommer att användas som ett underlag i det fortsatta arbetet gällande demokratifrågor kopplat till förtroendevalda, och den strategi/riktlinje för stöd- och skyddsinsatser för förtroendevalda som ska arbetas fram i Eslövs kommun.

Begrepp

Med otillåten påverkan menas olika påverkansformer. Det är ett samlingsbegrepp som innefattar flera olika handlingar i syfte att påverka en tjänsteutövning. Det kan handla om såväl brottsliga som icke brottsliga handlingar. Är syftet att med en handling påverka en tjänsteutövning rör det sig troligtvis om otillåten påverkan. Exempel på handlingar inom samlingsbegreppet otillåten påverkan är trakasserier, hot, våld och korruption som syftar till att påverka tjänstepersoners och förtroendevaldas beslutsfattande.

Att försöka påverka rättsprocessen genom otillåten påverkan är ett övergrepp i rättssak och ett hot mot vår demokrati. Otillåten påverkan kan leda till att politiker tvekar inför beslut, hoppar av sina uppdrag eller väljer att inte engagera sig i olika frågor. Det kan även försvåra rekryteringen av nya politiker samt påverka tillgängligheten gentemot medborgarna. Nedan begreppsförklaring är direkt hämtade från Länsstyrelsen Skånes broschyr, *”Otillåten påverkan mot offentlig verksamhet”*, utgiven 2020.

Trakasserier

Trakasserier i form av obehagliga telefonsamtal, skuldbeläggning, självmordshot, okvädningsord samt olovlig fotografering och inspelning. Inträffar vanligtvis i samband med personliga kontakter eller vid beslut som påverkar den enskildes ekonomi och livssituation.

Hot

Hot i form av subtila hot som innefattar hotfullt uppträdande, kroppsspråk eller ordval, eller direkta hot som tydligt anger vad som kommer att hända. Framförs vanligtvis i samband med ingripanden eller då negativa beslut meddelas.

Våld

Våld är ovanligt och handlar främst om lindrigt våld, så som knuffar och liknande. Utövarna är vanligtvis personer i en desperat situation, personer med trolig psykisk störning eller missbrukare. Grovt våld riktas primärt mot uniformerade yrkesgrupper.

Skadegörelse

Skadegörelse i form av åverkan, mordbrand eller skadegörelse av tjänstefordon, byggnader eller utrustning. Kan böttna i frustration och ske i affekt, men även vara planerat.

Korruption

Korruption i form av löften eller erbjudanden om muta eller annan otillbörlig belöning för tjänsteutövning. Inkluderar även otillbörliga relationer, dvs. att utövaren genom kontakter försöker få informella vägar in i organisationen, personlig hjälp eller åtråvärd information.

Politikernas nationella trygghetsundersökning

Politikernas trygghetsundersökning (PTU) genomförs på nationell nivå, vartannat år av Brottsförebyggande rådet (BRÅ). Undersökningen beskriver förtroendevaldas utsatthet för trakasserier, hot och våld i deras egenskap av förtroendevalda. Undersökningen är baserad på självrapporterad utsatthet under det förgående kalenderåret. Det innebär att resultatet för 2021 behandlar utsattheten under 2020 och undersökningen 2019 behandlar utsattheten 2018 och så vidare. Syftet med politikernas nationella trygghetsundersökning (PTU) är att mäta hur omfattning och konsekvenser av otillåten påverkan har utvecklats över tid. Samtidigt ska undersökningen utgöra ett underlag för framtida åtgärder som syftar till att motverka och förebygga otillåten påverkan mot förtroendevalda, både generellt och under valrörelser.

Jämförelse mellan de olika PTU-undersökningarna redovisar att andelen utsatta förtroendevalda var större under valåren 2014 och 2018 jämfört med de mellanliggande åren 2012, 2016 och 2020.³ Mönstret och nivåerna är likartade för kvinnor och män, men könsskillnaden var något större 2018 och 2020, jämfört med tidigare år. År 2018 och 2020⁴ uppgav en något större andel kvinnor än män att de utsatts.

Politikernas nationella trygghetsundersökning 2021 (PTU)

Datainsamlingen för politikernas trygghetsundersökning pågick mellan januari-april 2021 och avser utsatthet under 2020. I vilken utsträckning covid 19-pandemin har påverkat undersökningen går inte att säga. Nedan redovisas övergripande resultat utifrån PTU 2021. PTU 2021 går att hitta i sin helhet på BRÅs hemsida.⁵

Under 2020 uppgav 26 procent av de förtroendevalda i riksdag, regioner och kommuner att de blivit utsatta av otillåten påverkan i form av hot och trakasserier, våld, skadegörelse och stöld. Det innebär att var fjärde politiker har utsatts för otillåten påverkan under 2020 i samband med sitt politiska förtroendeuppdrag.

Konsekvenserna av att utsättas i sitt förtroendeuppdrag har varit att antingen överväga eller i faktisk handling begränsa sig på grund av utsattheten eller oron för att utsättas. Den vanligaste konsekvensen, som främst ökat över tid (17 procent), är att man undviker att engagera sig eller uttala sig i en specifik fråga. Utsattheten är större bland förtroendevalda i riksdagen än i region- och kommunfullmäktige, och de som har uppdrag i en styrelse jämfört med fullmäktige. Utsattheten är också större för de som har en ordförandepost i jämförelse med de som är ledamöter.

Totalt uppgav 14 procent av de som utsattes under 2020 att det gällde ett tillfälle, 52 procent att det skedde två-fem gånger och 34 procent att de utsattes sex gånger eller fler. Yngre förtroendevalda är mest utsatta enligt enkätsvaren, och därefter minskar andelen ju äldre åldersgrupp som studeras. Av de förtroendevalda som är 29 år eller yngre uppgår 39 procent att de utsattes under 2020, jämfört med 13 procent i den äldsta åldersgruppen (70 år och äldre). En något större andel förtroendevalda med utländsk bakgrund uppgår att de utsattes

³ Andelen utsatta förtroendevalda inom parantes år 2012 (20 procent), 2014 (28 procent), 2016 (25 procent), 2018 (30 procent), 2020 (26 procent)

⁴ Totalt uppgav 28 procent av de kvinnliga förtroendevalda och 25 procent av de manliga att de blev utsatta för minst en händelse av hot och trakasserier och/eller våld, skadegörelse och stöld under 2020

⁵ Politikernas trygghetsundersökning 2021, Förtroendevaldas utsatthet och oro för trakasserier, hot och våld under 2020, [Politikernas trygghetsundersökning 2021 - Brottsförebyggande rådet \(bra.se\)](https://www.bra.se/politikernas-trygghetsundersokning-2021)

under 2020, jämfört med dem med svensk bakgrund (29 respektive 26 procent). Utsattheten är större ju mer exponerade de förtroendevalda är, vilket är mätt i vilken grad de är aktiva i sociala medier, omskrivna eller omtalade i medier och om de upplever sig vara kända av allmänheten.

Andelen som upplevt oro över att antingen själva utsättas för brott eller liknande obehagliga händelser, eller för att någon anhörig ska utsättas minskade 2020 till 24 procent jämfört med 2012-2018 då en ökning från tidigare 16 procent ökade till 30 procent.

Totalt 16 procent av händelserna som rör antingen hot och trakasserier eller våld, skadegörelse och stöld under 2020 ska ha anmälts till polisen. Tidigare år har andelen polisanmälda händelser varit 17–19 procent, vilket innebär att nivån 2020 är den lägsta hittills. Resultaten visar inga könsskillnader. Totalt 47 procent av händelserna som inkluderade våld, skadegörelse eller stöld ska ha blivit polisanmälda, jämfört med 12 procent av de som rör hot och trakasserier.

Svarsfrekvens för PTU 2021 låg på 58.9 procent.

Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2018

Eslövs kommun genomförde en första trygghetsundersökning kring otillåten påverkan av förtroendevalda 2018. Undersökningen byggde på frågor ur BRÅ:s motsvarande enkät, Politikernas Trygghetsundersökning (PTU) som genomförts på nationell nivå.

Trygghetsundersökning förtroendevalda 2018, genomfördes mellan den 20 juni 2018 till den 8 juli 2018 och gick ut till totalt 183 förtroendevalda i Eslövs kommun. Svarsfrekvensen låg på 56,83 procent. Syftet med undersökningen 2018 var att ge ett underlag för framtida åtgärder som syftade till att motverka och förebygga trakasserier, hot och våld mot förtroendevalda, både generellt och under valrörelser.

Trygghetsundersökning förtroendevalda 2018, visade att 24,1 procent av Eslövs kommuns förtroendevalda hade utsatts för hot, våld eller trakasserier under mandatperioden 2014-2018. Närmare sex procent av dessa hade utsatts sex gånger eller fler. En något större andel män än kvinnor uppgav att de utsatts för framförallt fysiskt våld och skadegörelse. Endast 5,26 procent av de utsatta i Eslövs kommun 2018 gjorde en polisanmälan i anslutning till händelsen. Som främsta skäl till att inte göra en polisanmälan angav 27 procent av dem att de inte trodde att en anmälan skulle leda till något. Nästan var fjärde menade att de såg händelsen som en del av deras politiska uppdrag.

De som utsätter Eslövs kommuns förtroendevalda för någon form av otillåten påverkan menade de förtroendevalda att det till största del, 41,3 procent, var en förargad medborgare som utsatt dem. Drygt 30 procent menade att det var en rättshaverist som hade utsatt dem. På frågan om den enskilde uppfattade att den som utsatt dem var medlem i någon gruppering eller organisation, menade 28,95 procent att så var fallet. Undersökningen visade också att främsta skälet till någon form av otillåten påverkan var att den som utsatte ville visa sitt missnöje.

Totalt 27 procent av de förtroendevalda i Eslöv som 2018 uppgav att de hade utsatts för otillåten påverkan menade att de påverkats på något sätt av händelsen. Den vanligaste

konsekvensen av utsatthet, eller oro för att utsättas, var att undvika att engagera eller uttala sig i en specifik fråga. I Eslöv 2018 var denna siffra 9,3 procent.

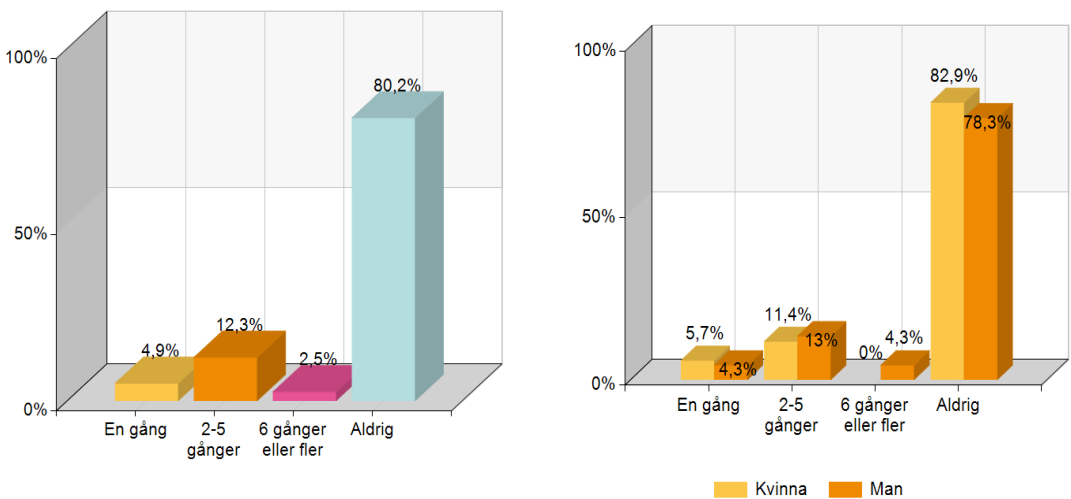
2,33 procent i Eslöv angav att de hade valt att lämna ett specifikt uppdrag efter en händelse. En allvarlig siffra eftersom detta betyder att en förtroendevald har valt att censurera sig efter en händelse, vilket i förlängningen försvagar demokratin. Undersökningen 2018 visade också att av de förtroendevalda som hade utsatts för våld, skadegörelse eller stöld hade en högre andel av dem påverkats av händelsen än de utsatts för hot och trakasserier.

Resultat av Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021

Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021 besvarades av 84 av de 166 förtroendevalda, vilket motsvarar en svarsfrekvens på 50,6 procent. Urvalet bestod av 102 män och 64 kvinnor varav det var 48 män och 36 kvinnor som besvarade enkäten. Vilket innebär att svarsfrekvensen är högre bland de kvinnliga förtroendevalda. Trygghetsundersökningen gör det möjligt att generalisera resultaten i enkäten.

Förtroendevaldas utsatthet i Eslövs kommun

Diagram 1 redovisar antalet gånger som förtroendevalda på grund av sitt politiska uppdrag de senaste tre åren blivit utsatta för hot, våld och/eller trakasserier samt hur utsattheten ser ut i Eslövs kommun vid korsjämförelse mellan kön och ålder. Resultatet redovisar att majoriteten av de svarande, 80,2 procent av förtroendevalda i Eslövs kommun, aldrig blivit utsatta för hot, våld och/eller trakasserier. Resterande 19,8 procent av de som svarat på trygghetsundersökningen har utsatts en eller flera gånger. Det skiljer sig däremot inte avsevärt vid korsjämförelse mellan kön och utsatthet.



Följande tabell 1 och 2 samt diagram 2 beskriver på vilket sätt förtroendevalda har utsatts för otillåten påverkan samt även i vilket sammanhang otillåten påverkan skett. I frågan korsjämförs även utsatthet bland förtroendevalda mellan kön.

Händelse	Kvinna		Man		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Hotfullt uttalande öga mot öga	0	0	6	12,8	6	7,2
Hotfullt telefonsamtal	3	8,3	0	0	3	3,6
Hotfullt sms/mms	1	2,8	1	2,1	2	2,4
Hotfullt brev/vykort	0	0	1	2,1	1	1,2
Hotfullt e-post	1	2,8	1	2,1	2	2,4
Hot/påhopp via sociala medier	2	5,6	4	8,5	6	7,2
Kapat internetkonto (eller kapat falskt i ditt namn)	0	0	1	2,1	1	1,2
Uthängd på internet	0	0	4	8,5	4	4,8
Uthängd på affisch/pamflett	0	0	0	0	0	0
Oönskad vara beställd i ditt namn	0	0	0	0	0	0
Hotfull "gåva"	0	0	0	0	0	0
Blivit nyligen fotograferad/inspelad	0	0	2	4,3	2	2,4
Obehagligt besök, förföljelse eller kartläggning	0	0	2	4,3	2	2,4
Falska anmälningar	0	0	0	0	0	0
Annan hotfull händelse	1	2,8	3	6,4	4	4,8
Nej	30	83,3	37	78,7	67	80,7
Total	38	105,6	62	131,9	100	120,5

Tabell 1,
Har du på grund av ditt politiska uppdrag de senaste tre åren någon gång blivit utsatt för något av följande?
Flera alternativ kan markeras.

Händelse	Kvinna		Man		Total	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Slag, spark eller liknande	0	0	0	0	0	0
Knuff eller liknande	0	0	0	0	0	0
Våld med vapen	0	0	0	0	0	0
Anlagd brand/sprängning	1	2,8	0	0	1	1,2
Klotter	0	0	0	0	0	0
Stöld	0	0	0	0	0	0
Annan form av skadegörelse	1	2,8	0	0	1	1,2
Annan form av våld	0	0	1	2,1	1	1,2
Nej	34	94,4	47	97,9	81	96,4
Total	36	100	48	100	84	100

Tabell 2,
Har du på grund av ditt politiska uppdrag de senaste tre åren någon gång blivit utsatt för något av följande? Flera alternativ kan markeras

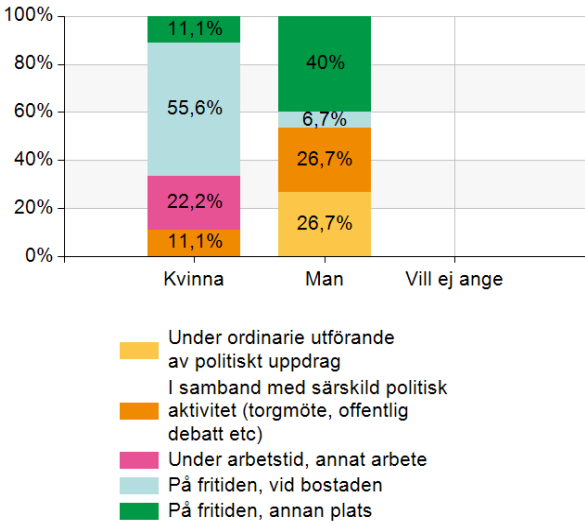


Diagram 2,
I vilket sammanhang inträffade händelsen/händelserna? Flera alternativ kan markeras

Den vanligaste händelsen visade sig i *Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021*, vara hot och påhopp via sociala medier (7,2 procent) tillsammans med hotfulla uttalande öga mot öga (7,2 procent). Bland de förtroendevalda syns en viss skillnad mellan kön och utsatthet för otillåten påverkan. Exempelvis visar *Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021*, att det främst är manliga förtroendevalda som utsatts av hotfulla uttalande öga mot öga (7,2 procent) medan kvinnliga förtroendevalda utsatts av hotfulla telefonsamtal (3,6 procent).

Vad gäller övriga typer av otillåten påverkan såsom, hot, våld, trakasserier och skadegörelse framkommer inga lika tydliga könsskillnader (Tabell 1 och tabell 2). Däremot kan det utifrån kön skilja sig åt vad gäller i vilket sammanhang händelser främst sker. Utifrån diagram 2, syns skillnaderna mellan vilket sammanhang händelser inträffar i korsjämförelse mellan kön.

Det är viktigt att ha i åtanke att de förtroendevalda som blivit utsatta av någon form av otillåten påverkan är få jämfört med urvalet. 80,2 procent av de förtroendevalda som medverkat i undersökningen har inte blivit utsatta av någon form utav otillåten påverkan. Fler än ett svarsalternativ har varit möjliga i dessa frågor då det kan handla om olika händelser rapporterade av samma förtroendevald under de tre senaste åren. I trygghetsundersökningen framkommer det att 4,5 procent av de förtroendevalda har någon anhörig som blivit utsatt för våld, skadegörelse, stöld, hot eller trakasserier under de senaste tre åren med anledning av deras politiska uppdrag.

Majoriteten av de förtroendevalda (68,6 procent) känner inte till någon annan förtroendevald som blivit utsatt för våld, skadegörelse eller stöld under de senaste tre åren med anledning av sitt politiska uppdrag. Resterande 31,4 procent känner dock någon annan förtroendevald som blivit utsatt. Med anledning av att ha blivit utsatt har en av de svarande förtroendevalda varit oförmögen att fullfölja sitt politiska uppdrag och stannade hemma från arbetsplatsen.

Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021 visar att det är en av de 82 svarande förtroendevalda som under de senaste tre åren har utsatts av försök till korruption vid ett tillfälle. Detta genom att en bekant på ett opassande sätt försökt utnyttja ens relation för att påverka en i sitt politiska förtroendeuppdrag.

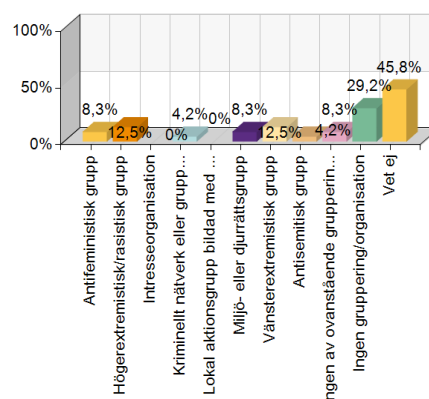
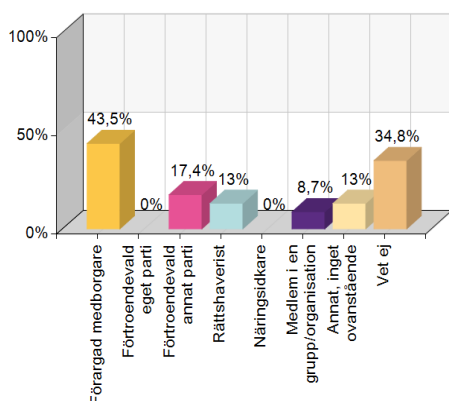
I Eslövs kommun går det inte att analysera skillnaden av utsatthet i jämförelse med ålder utifrån svarsalternativen i *Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021*. Överlag är andelen som uppger att de utsatts oavsett ålder, generellt liten. Antalet yngre förtroendevalda som svarat på undersökningen är en relativt liten grupp jämfört med andra åldersgrupper.

Förövare och motiv

Många gånger utsatts förtroendevalda av en anonym förövare, däremot kan den som utsatts ha en uppfattning om förövaren. I *Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021* undersöker förtroendevaldas upplevelse eller bedömning av förövaren/förövarna vid händelser tre år tillbaka i tiden. I 43,5 procent av händelserna beskriver de förtroendevalda som utsattes för otillåten påverkan att det i första hand handlar om en förargad medborgare. 34,8 procent har ingen uppfattning om förövaren medan 17,4 procent beskrivs vara en förtroendevald från ett annat parti än sitt egna.

Utsatta förtroendevalda har även svarat på om de uppfattat förövaren som medlem i någon av de förvalda grupperna nedan i diagram 4. Majoriteten hade ingen uppfattning alls (45,8 procent) eller uppfattade inte förövaren som medlem i någon av de förvalda grupperingarna eller organisationerna (29,2 procent). Detta beror troligen på att en stor del av förövarna

uppfattas vara enskilda individer så som förargade medborgare, och tillhör då ingen speciell gruppering.



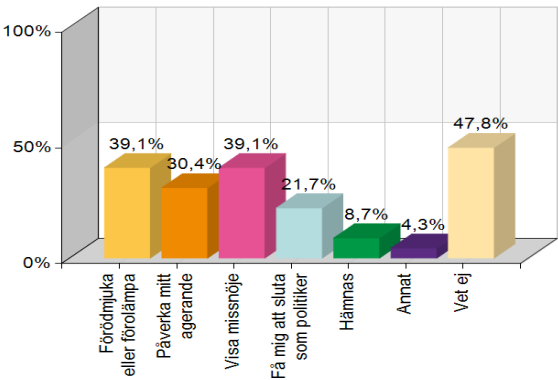
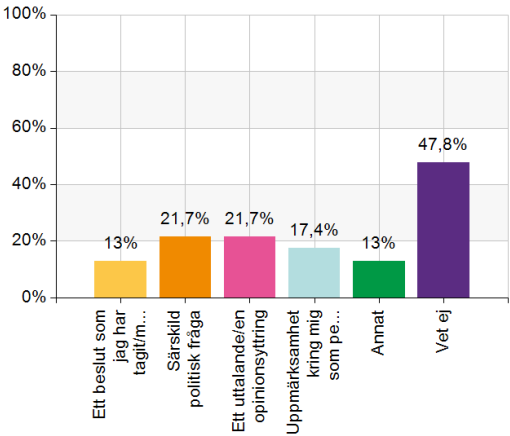
De förtroendevalda kan ibland härleda utsattheten till en speciell händelse eller situation. Det kan till exempel vara ett beslut de fattat eller handla om en kontroversiell fråga. Diagram 5 redovisar att det vanligaste förekommande svaret i trygghetsundersökningen är att den förtroendevalda inte vet (47,8 procent) varför de blivit utsatta för otillåten påverkan. 21,7 procent av de svarande kan härleda utsattheten till en särskild politisk fråga och 21,7 procent till ett uttalande eller en opinionsyttring.

17,4 procent av de förtroendevalda uppfattar sin utsatthet höra ihop med den uppmärksamheten kring sig själv som person medan 13 procent kan ha att göra med ett beslut som tagits eller som de medverkat i. Resterande 13 procent av de svarande anser att det är något annat än ovan nämnda svarsalternativ.

Syftet med vad förövaren tros vilja uppnå med sitt handlande redovisas i diagram 6. 39,1 procent uppger att det som förövaren troligen främst ville uppnå med handlingen var att förödmjuka eller förolämpa den förtroendevalda eller att visa sitt missnöje.

Motiven kan delas in i framåtsyftande respektive bakåtsyftande motiv. De framåtsyftande motiven är proaktiva, syftet är att påverka framtida situationer genom att påverka agerande/beslutsfattande (30,4 procent) eller få den förtroendevalda att sluta (21,7 procent). De bakåtsyftande motiven är reaktiva, eftersom de utgår från något som redan hänt genom att hämnas (8,7 procent) eller visa missnöje (39,1 procent).

Dock är det ibland svårt att avgöra vad förövarens syfte är. 47,8 procent av de förtroendevalda har angett att de många gånger inte vet och 4,3 procent av de förtroendevalda menade att syftet var något helt annat än vad alternativen för frågan föreslog. De tillfrågade har kunnat fylla i flera alternativ då det handlar om alla händelser de senaste tre åren som de utsatts för.

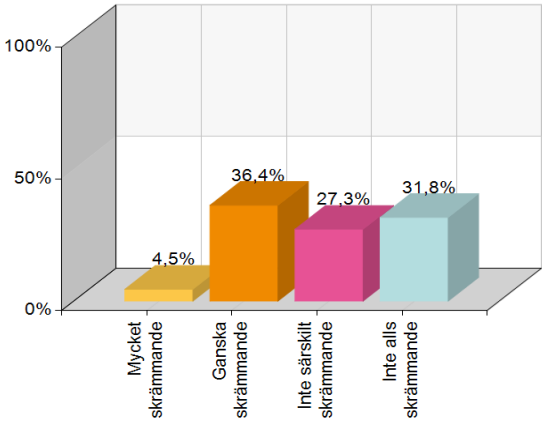
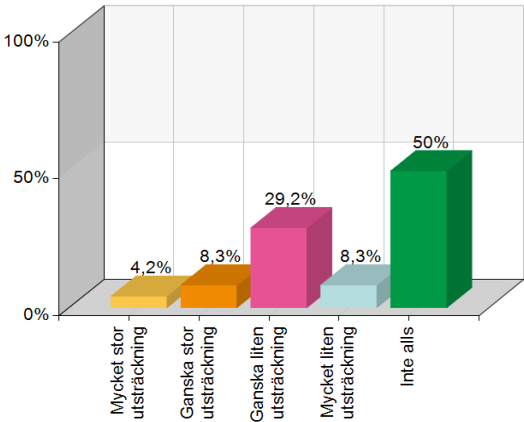


Konsekvenser av otillåten påverkan

Att bli utsatt av otillåten påverkan kan påverka förtroendevalda på olika sätt och variera i utsträckning. Överlag anser de förtroendevalda i Eslövs kommun att händelsen/händelserna inte alls påverkat (50 procent) hur de trivs med sitt politiska uppdrag. Diagram 7 redovisar att 29,2 procent delgivit att händelsen/händelserna påverkat deras trivsel i ganska liten utsträckning och 8,3 procent i mycket liten utsträckning.

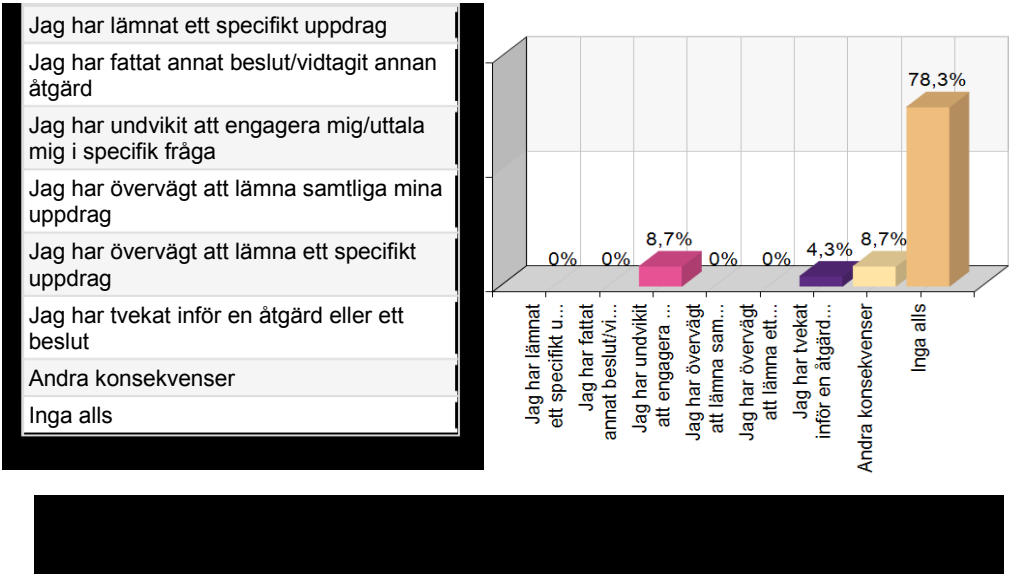
4,2 procent av de förtroendevalda har angett att ens trivseln med sitt politiska uppdrag påverkats i mycket stor utsträckning medan resterande 8,3 procent angett att deras trivsel påverkat i ganska stor utsträckning.

Även fast att majoriteten inte alls påverkats med hur de trivs med sitt uppdrag kan själva händelsen/händelserna vara skrämmande i stunden. I diagram 8, visualiseras hur de som utsatts av otillåten påverkan påverkats. 36,4 procent av de svarande förtroendevalda anser att händelsen/händelserna varit ganska skrämmande.



Konsekvenserna för förtroendevalda ser olika ut. Diagram 9 redovisar att 78,3 procent av de förtroendevalda inte upplevt att händelsen/händelserna medfört några konsekvenser alls

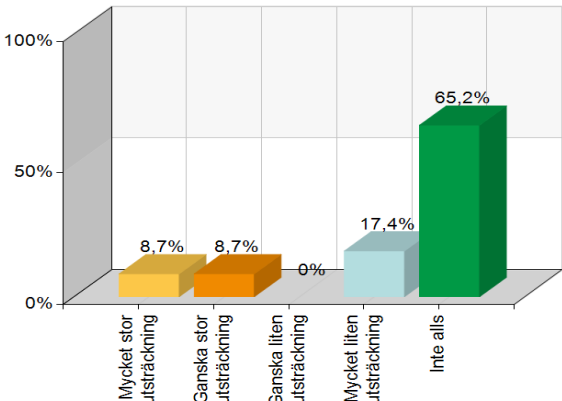
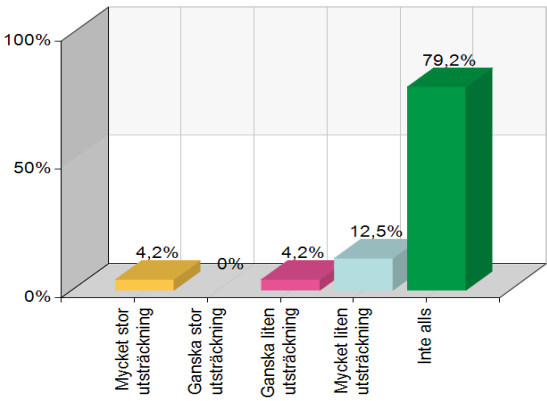
medan 8,7 procent antingen har undvikit att engagera sig/uttala sig i specifik fråga och 8,7 procent medfört andra konsekvenser. 4,3 procent har även tvekat inför en åtgärd eller ett beslut på grund av utsattheten en fått utstå.



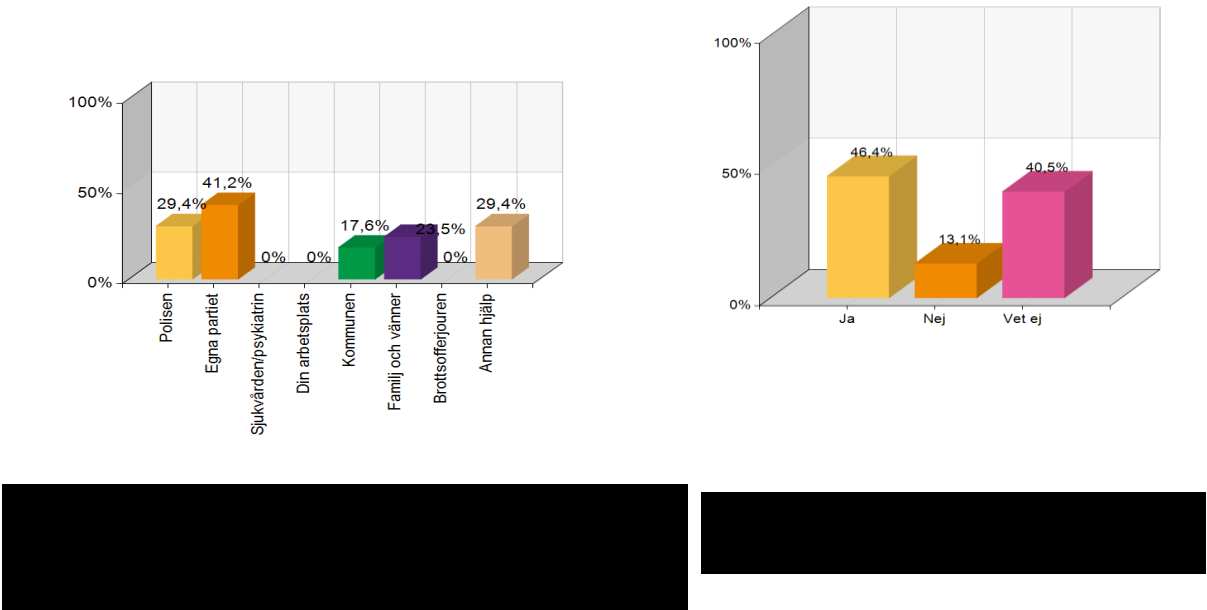
Rapportering och polisanmälan

Förtroendevalda i Eslövs kommun har i trygghetsundersökningen fått besvara i vilken omfattning de har varit i behov av stöd samt i vilken utsträckning de förtroendevalda har känt att de fått stöd och hjälp. Majoriteten (79,2 procent) kände inget behov av stöd eller hjälp, medan 12,5 procent kände ett behov av en stödsats i mycket liten utsträckning, 4,2 procent av de svarande uppgav att behovet varit ganska litet medan resterande 4,2 procent uppgav ett mycket stort behov.

Av de svarande förtroendevalda som blivit utsatta skiljer det sig åt i vilken utsträckning den enskilde har upplevt att den fått stöd och hjälp vid en händelse. Diagrammet nedan redovisar i vilken utsträckning de svarande anser att de fick det stöd de kände att de behövde. Dock kan det vara så att flera svarande i diagram 10, som besvarat att de inte ansåg sig behöva någon hjälp, inte heller upplevde att de fick någon hjälp, stöd, skydd eller motsvarande. Majoriteten av dem som utsatts har inte känt något behov av stöd eller hjälp.

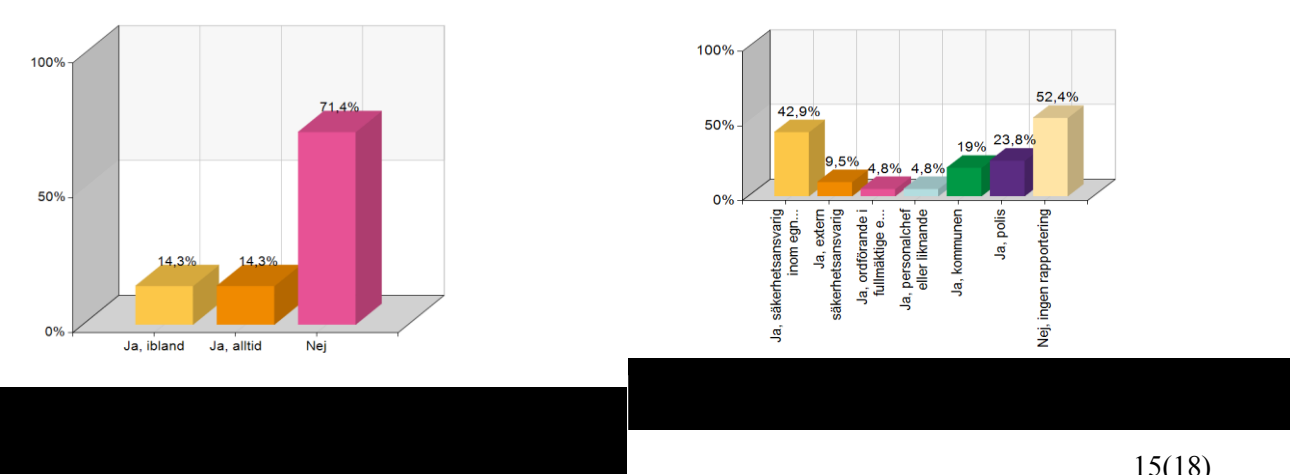


Av de förtroendevalda som upplevde att de fick hjälp, stöd eller skydd som en insats i samband med händelsen/händelserna redovisas i diagram 12. Vid frågan har det varit möjligt att besvara med fler svarsalternativ. Majoriteten har fått hjälp, stöd eller skydd av det egna partiet, 41,2 procent. Trygghetsundersökningen 2021 redovisar även de förtroendevaldas kännedom kring om deras parti har en säkerhetsansvarig på lokal nivå. 13,1 procent svarade nej medan 40,5 procent inte vet (diagram 13).



Av de förtroendevalda som utsatts för en eller flera händelser har majoriteten inte gjort en polisanmälan (diagram 14). 71,4 procent valde att inte polisanmäla medan 14,3 procent ibland upprättade en polisanmälan samt 14,3 procent alltid upprättade en polisanmälan vid en eller flera inträffade händelser. Diagram 15 redovisar till vem den senaste händelsen som en förtroendevald utsatts för har rapporterat till. 52,4 procent har inte rapporterat till någon instans medan 42,9 procent har rapporterat händelsen till säkerhetsansvarig inom det egna partiet. Bland de förtroendevalda som valde att polisanmäla har 40 procent upprättats via 114 14 och 40 procent vid en polisstation. 20 procent valde istället att göra polisanmälan via polisens hemsida.

Det finns olika anledningar till varför förtroendevalda har valt att avstå från att göra en polisanmälan vid en händelse. 35,7 procent av de som inte upprättat en anmälan angav att de inte tror att en anmälan leder till någon åtgärd. 28,6 procent anser att händelsen inte var tillräckligt allvarlig. 21,4 procent valde att istället hantera händelsen på egen hand medan de resterande 14,3 procent inte ville få uppmärksamhet av till exempel media.

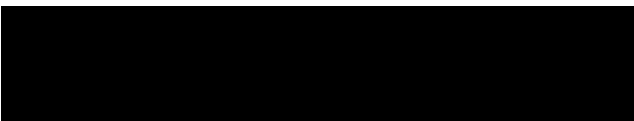
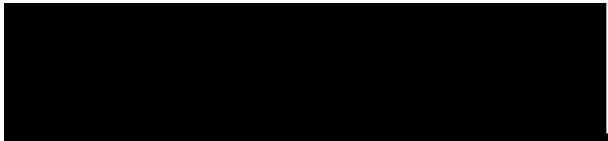
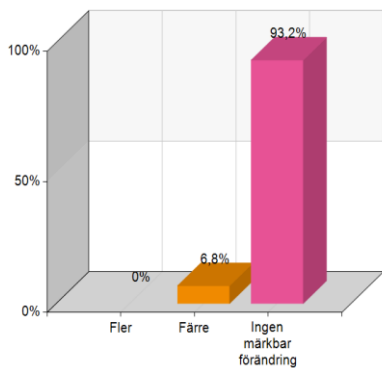
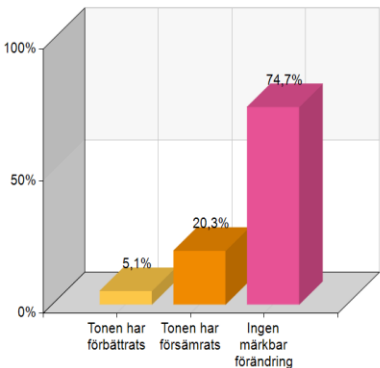


Pandemins påverkan

Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021 sker i en tid då samhället förändrats med anledning av en pandemi, covid-19. Arbetsplatser och arbetssätt har behövt anpassas och många möten, som tidigare varit fysiska, har ersatts av digitala. Event och större träffar som inte kunnat ersättas digitalt har antingen fått ställas in eller anpassats efter gällande restriktioner. Individens rörelsemönster har troligen förändrats under pandemin utifrån samhällets restriktioner, vilket medför att även sammanhang där händelser av otillåten påverkan i vanliga fall sker också kan ha förändrats.

I trygghetsundersökningen besvarade de förtroendevalda om de under pandemiåret blivit utsatta för fler eller färre händelser såsom trakasserier, hot eller liknande än ett ”vanligt år”. Majoriteten av de svarande, 93,2 procent, upplever ingen märkbar förändring medan 6,8 procent upplever att de utsatts i mindre utsträckning än under ett ”vanligt år” utan en pandemi. Inga av de svarande upplever att de utsatts för fler händelser av otillåten påverkan.

I *Trygghetsundersökning förtroendevalda i Eslövs kommun 2021* besvarade de förtroendevalda även om hur den politiska ”tonen” förändrats under det gångna året. Majoriteten av de svarande, 74,7 procent anser att det inte skett någon märkbar förändring av den politiska tonen, med gällande restriktioner kring bland annat folksamlingar. 20,3 procent anser dock att tonen har försämrats medan 5,1 procent av de svarande förtroendevalda ansett att tonen har förbättrats.



Konklusion

De två trygghetsundersökningarna som genomförts i Eslövs kommun baseras på självrapporterad utsatthet. Svarsfrekvensen minskade mellan 2018 till 2021 och gick från 56,83 procent till 50,6 procent. Resultatet mellan Eslövs kommuns trygghetsundersökningar för förtroendevalda 2018 samt 2021 tyder på att otillåten påverkan i kommunen har minskat mellan de två lokala undersökningarna. Under valåret 2018 låg utsattheten på 24,1 procent medan 2021, ett mellanår, redovisar en minskning av utsatthet till 19,8 procent. Den nationella undersökningen redovisar även den en minskning 2020 (26 procent) jämförelsevis med valåret 2018 (30 procent).

I trygghetsundersökning förtroendevalda 2018 redovisade flera förtroendevalda att de utsatts för händelser av otillåten påverkan i jämförelse med årets undersökning. Antalet tillfällen har gått från sex gånger eller fler 2018 till 2-5 gånger 2021. 80,2 procent av de förtroendevalda som medverkat i undersökningen 2021 har inte blivit utsatta av någon form utav otillåten påverkan. Trots att utsattheten 2021 är lägre än tidigare är konsekvenserna av de som utsatts fortfarande lika allvarliga. Att förtroendevalda blir påverkade genom otillåten påverkan till att ta ett visst beslut riskerar att försvaga demokratin.

I trygghetsundersökningen som genomfördes 2021 där förtroendevalda utsattes för otillåten påverkan har uppfattningen varit att det i första hand handlar om en förargad medborgare (43,5 procent). 34,8 procent har ingen uppfattning om förövaren medan i 17,4 procent av fallen beskrivs vara en förtroendevald från ett annat parti än det egna. Även i undersökningen 2018 uppgav de förtroendevalda att deras uppfattning var att förövaren i första hand var en förargad medborgare, 41,3 procent.

Totalt 27 procent av de förtroendevalda i Eslöv som 2018 uppgav att de hade utsatts för otillåten påverkan menade att de påverkats på något sätt av händelsen. Statistiken 2021 redovisar en minskning av att man som förtroendevald har påverkats av händelsen på något vis.

2018 var den vanligaste konsekvensen av utsatthet, eller oro för att utsättas, att undvika att engagera eller uttala sig i en specifik fråga (9,3 procent). 2021 visade undersökningen att 8,7 procent antingen har undvikit att engagera sig/uttala sig i specifik fråga och för 8,7 procent hade det medfört andra konsekvenser. 4,3 procent har även tvekat inför en åtgärd eller ett beslut på grund av utsattheten en fått utstå.

Det kan finnas skillnader av behov mellan förtroendevalda i olika åldersgrupper i Eslövs kommun. Överlag är andelen som uppger att de utsatts oavsett ålder generellt liten och har glädjande minskat mellan de olika lokala trygghetsmätningarna. Det är dock viktigt att på lokal nivå ha förståelse för att det kan finnas skillnader av behov mellan utsatta förtroendevalda. Den nationella politiska trygghetsundersökningen, som har ett större urval, har visat att yngre förtroendevalda är mest utsatta.

Andelen utsatta minskar i den nationella undersökningen ju äldre åldersgrupp som studeras. I den nationella politiska trygghetsundersökningen har det även visat sig vara en större andel förtroendevalda med utländsk bakgrund som uppgett att de utsattes under 2020, jämfört med dem med svensk bakgrund (29 respektive 26 procent). Denna faktor har i årets lokala undersökning inte utretts. Det har varit svårt att utläsa olika åldersgrupper i den lokala trygghetsundersökningen i Eslövs kommun 2021 då urvalet har varit relativt lågt.

Den lokala trygghetsundersökningen visar att det inte framkommer några tydliga könsskillnader vad gäller övriga typer av otillåten påverkan så som, hot, våld, trakasserier och

skadegörelse. Däremot visar den lokala trygghetsundersökningen att det utifrån kön skiljer sig åt vad gäller i vilket sammanhang händelser främst sker eller hur man som förtroendevald utsätts. Kvinnor utsätts i större utsträckning än män på fritiden vid sin bostad (55,6 procent). Medan männen i större utsträckning utsätts på fritiden på annan plats (40 procent). Trygghetsundersökningen för förtroendevalda i Eslövs kommun 2021 visar att det främst är manliga förtroendevalda som utsätts av hotfulla uttalande öga mot öga (7,2 procent) medan kvinnliga förtroendevalda utsätts av hotfulla telefonsamtal (3,6 procent).

5,26 procent av de utsatta i Eslövs kommun 2018 gjorde en polisanmälan i anslutning till händelsen. Som främsta skäl till att inte göra en polisanmälan angav 27 procent av de förtroendevalda att de inte trodde att en anmälan skulle leda till något. Nästan var fjärde menade att de såg händelsen som en del av deras politiska uppdrag. I årets trygghetsundersökning svarade de förtroendevalda att de alltid polisanmälde, 14,3 procent, samt att 14,3 procent ibland upprättade en polisanmälan, vilket visar en positiv och markant ökning i anmälningsbenägenheten till polisen mellan de olika lokala trygghetsundersökningarna. Det främsta skälet till varför man inte upprättat en anmälan var den samma som vid förra mätningen, de förtroendevalda trodde inte att en anmälan skulle leda till någon åtgärd (35,7 procent).

I trygghetsundersökningen 2021 ställdes frågan om medlemmarna inom det egna partiet visste om det finns en säkerhetsansvarig på lokal nivå. Av det totala antalet som svarade på enkäten uppgav 40,5 procent att de inte vet om det finns, 46,4 procent svarade ja att det finns och 13,1 procent svarade nej det finns inte.

Förtroendevalda är inte formellt anställda utan arbetar med förtroendeuppdrag i Eslövs kommun. Detta innebär att kommunen inte är arbetsgivare till de förtroendevalda på samma sätt som för tjänstepersoner och att de därmed inte omfattas av arbetsmiljölagstiftningen, AFS 1993:2. Trots detta omfattas ändå de förtroendevalda i vissa fall av kommunens försäkringsskydd avseende tjänsteresor och/eller personligt lösöre under utövning av sitt politiska uppdrag.

Utifrån Strategi för kommunens brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i Eslövs kommun antagen den 25 januari 2021 ska en strategi/riktlinje för stöd- och skyddsinsatser för förtroendevalda arbetas fram. Trygghetssamordnare, beredskapssamordnare samt kommunjurist i Eslövs kommun har alla olika delar och roller i arbetet av stöd och hantering av otillåten påverkan. Framtagen rapport kommer användas som underlag i det vidare arbetet gällande demokrati samt kris- och beredskapsfrågor.

**Uppföljning av Eslövs kommuns
bostadsförsörjningsstrategi 2022**

17

KS.2022.0049

2022-01-20
Måns Berger
mans.berger@eslov.se

Kommunstyrelsen

Förslag till beslut; Uppföljning av Bostadsförsörjningsstrategi 2022

Ärendebeskrivning

Eslövs kommuns Bostadsförsörjningsstrategi antogs under hösten 2021. I strategin framgår att en uppföljning ska genomföras årligen under januari månad till kommunstyrelsen.

Beslutsunderlag

Antagen Bostadsförsörjningsstrategi, reviderad efter KS

Beredning

Då det endast gått tre månader sedan Bostadsförsörjningsstrategin antogs har inte tillräckligt med aktiviteter hunnit påbörjas för att det i nuläget ska vara meningsfullt att genomföra en uppföljning. Kommunledningskontoret gör därmed bedömningen att Bostadsförsörjningsstrategin inte bör följas upp under 2022 utan att nästa uppföljning sker i januari 2023.

Förslag till beslut

- Informationen läggs till handlingarna.

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret

Eva Hallberg
Förvaltningschef

Katarina Borgstrand
Tillväxtchef

Utbetalning av mandat- och partistöd 2022

18

KS.2022.0024

2022-01-14
Patrik Linder
+4641362837
patrik.linder@eslov.se

Kommunstyrelsen

Förslag till beslut; Utbetalning av mandat- och partistöd 2022

Ärendebeskrivning

I kommunallagen (2017:725) 4 kapitlet 29-32 §§ stadgas hur en kommun får ge ut partistöd till de politiska partier som är representerade i kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige har antagit regler om partistödets omfattning och formerna för det. Enligt 5 § Regler för kommunalt partistöd i Eslövs kommun ska en mottagare av partistöd årligen lämna en skriftlig redovisning som visar att partistödet har använts för det ändamål som anges i 4 kapitlet 29 § första stycket kommunallagen. Till redovisningen ska fogas ett granskningsintyg. Redovisningen ska avse perioden den 1 januari till och med den 31 december och ska lämnas in till kommunstyrelsen senast sex månader efter redovisningsperiodens utgång.

Beslutsunderlag

Regler för kommunalt partistöd i Eslövs kommun

Beredning

Enligt 2 § Regler för kommunalt partistöd i Eslövs kommun består partistödet av ett grundstöd om 35 000 kronor per parti och år, samt ett mandatstöd om 25 000 kronor per mandat och år. Grund- och mandatstödet ska regleras enligt förändringen av konsumentprisindex senaste året (KPI Index 1980=100). Första uppräkningsen gjordes 2016. Årets stöd har räknats upp med KPI för december 2021 som var 352,47. Grundstödet 2022 (partistödet) blir 37 379 kronor och mandatstödet 26 700 kronor.

Mandaten i kommunfullmäktige för de partier som lämnat in begärda handlingar är fördelade enligt följande:

Socialdemokraterna – 15 mandat

Sverigedemokraterna – 13 mandat

Moderaterna – 9 mandat

Centerpartiet – 6 mandat

Kommunledningskontoret

Postadress: 241 80 Eslöv | Besöksadress: Stadshuset, Gröna torg 2
Telefon: 0413-620 00 | E-post: kommunledningskontoret@eslov.se | www.eslov.se

Vänsterpartiet – 3 mandat
Liberalerna – 2 mandat
Miljöpartiet – 2 mandat
Kristdemokraterna – 1 mandat

Kommunledningskontoret föreslår att utbetalning av mandat- och partistöd för 2022 görs enligt förslaget till beslut nedan.

Förslag till beslut

- Kommunfullmäktige föreslås besluta att för 2022 utbetala följande belopp till de lokala partiorganisationerna, representerade i Eslövs kommunfullmäktige, som lämnat in redovisning och granskningsintyg:
 - 437 879 kronor till Socialdemokraterna
 - 384 479 kronor till Sverigedemokraterna
 - 277 679 kronor till Moderaterna
 - 197 579 kronor till Centerpartiet
 - 117 479 kronor till Vänsterpartiet
 - 90 779 kronor till Liberalerna
 - 90 779 kronor till Miljöpartiet
 - 64 079 kronor till Kristdemokraterna

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Eva Hallberg
Kommundirektör

Patrik Linder
Avdelningschef för juridiska avd.

**Yttrande över motion från Bertil Jönsson (C)
angående avskaffande av delade turer inom
äldreomsorgen i Eslövs kommun**

20

KS.2021.0288

2022-01-14

Karl Lundberg

+4641362541

karl.lundberg@eslov.se

Kommunstyrelsen

Yttrande över motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun.

Ärendebeskrivning

Vård- och omsorgsnämnden har yttrat sig över en motion från Bertil Jönsson (C) om att avskaffa delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun. I motionen föreslås följande:

- Att kommunfullmäktige beslutar att avskaffa delade turer inom äldreomsorgen.

Kommunfullmäktige beslutade att remittera motionen till vård- och omsorgsnämnden för yttrande.

Beslutsunderlag

- Motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun.
- Kommunfullmäktiges beslut § 84, 2021. Remittering av motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun.
- Vård och omsorgsnämndens beslut § 119, 2021. Yttrande över motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun.

Beredning

Vård- och omsorgsnämnden beskriver i sitt svar förutsättningarna för att arbeta med att avskaffa de delade turerna och hur förvaltningen idag arbetar för att minska dessa. Nämnden föreslår att motionen ska anses besvarad.

Kommunledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att motionen avslås då hela motionens intention inte ryms inom beslutad budget.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att motionen ska avslås.

Beslutet skickas till

Vård- och omsorgsnämnden

Bertil Jönsson (C)

Eva Hallberg
Kommundirektör

Karl Lundberg
HR-chef

Vård- och omsorgsnämnden

§ 119

VoO.2021.0195

Yttrande över motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun**Ärendebeskrivning**

Kommunfullmäktige beslutade den 31 maj 2021, § 84, att till vård- och omsorgsnämnden remittera en motion från Bertil Jönsson (C) om att avskaffa delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun. I motionen föreslås följande:

- Att kommunfullmäktige beslutar att avskaffa delade turer inom äldreomsorgen. Remissvar ska ha lämnas till Kommunfullmäktige senast 9 november 2021.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Yttrande över motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom vården
- Kommunfullmäktiges beslut §84, 2021. Remittering av motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun
- Motion. Remittering av motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun

Beredning

En ”delad tur” är ett arbetspass som delas upp med minst ett obetalt uppehåll i arbetspasset som uppgår till mer än en normalt förekommande rast (det vill säga mer än 60 minuter).

Inom hemvården i Eslövs kommun förekommer inga delade turer.

På fyra av kommunens vård- och omsorgsboende förekommer det delade turer. På två av boendena är det schemalagt en (1) delad tur var fjärde vecka per anställd och på de andra två boendena är det en (1) delad tur var tredje vecka per anställd.

I bemanningshandboken för äldreomsorgen framgår att antalet delade turer ska minskas vilket också har skett.

För att helt ta bort delade turer krävs det utökad grundbemanning på våra vård- och omsorgsboenden vilket det idag inte finns ekonomiska förutsättningar för.

Förvaltningen föreslår därmed vård- och omsorgsnämnden att motionen ska anses besvarad.

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Vård- och omsorgsnämnden

Yrkanden

Krister Carlberg (C) yrkar på att nämnden föreslår Kommunfullmäktige att motionen bifalles.

Eva Rebbling (V) yrkar bifall till Krister Carlbergs (C) yrkande med instämmande av Pontus Löfdahl (KD), Jeanette Flankéus (SD) och Marlen Ottesen (SD).

Beslutsgång

Ordförande ställer förvaltningens förslag till beslut mot Krister Carlbergs (C) yrkande och finner att nämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag till beslut.

Beslut

- Vård- och omsorgsnämnden föreslår Kommunfullmäktige att motionen ska anses besvarad.

Reservationer

Krister Carlberg (C), Eva Rebbling (V), Pontus Löfdahl (KD), Jeanette Flankéus (SD) och Marlen Ottesen (SD) reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunfullmäktige

§ 84

KS.2021.0288

Remittering av motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun**Ärendebeskrivning**

Bertil Jönsson (C) har inkommit med en motion om avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun.

I motionen föreslås följande:

- Att kommunfullmäktige beslutar att avskaffa delade turer inom äldreomsorgen.

Beslutsunderlag

- Motion från Bertil Jönsson (C) angående avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun

Beslut

- Motionen remitteras till vård- och omsorgsnämnden med begäran om yttrande senast den 9 november 2021.

Beslutet skickas till

Vård- och omsorgsnämnden

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande

Till kommunfullmäktige i Eslövs kommun

Motion ang. avskaffande av delade turer inom äldreomsorgen i Eslövs kommun.

Frågan om förbättrade arbetsvillkor för vårdanställda har varit flitigt diskuterat i samband med pandemin -covid-19. Vi i Centerpartiet vill ge bättre villkor till personal inom äldreomsorgen och borttagande av delade turer är då en åtgärd i rätt riktning. Delade turer är fortfarande vanligt på våra vårdboende.

Delade turer får stora negativa effekter för den enskilde, då det innebär att arbetsdagen blir upphackad i två delar och med en flera timmar låg obetald rast mitt på dagen. Det uppehållet upplevs som arbetstid för den anställde då det är svårt att använda tiden till sitt privata liv.

För kommunerna är avskaffandet av delade turer ofta en kostnadsfråga. Att det förekommer delade turer beror för det mesta på att grundbemanningen inte är tillräckligt hög för att ge en sammanhållen arbetstid. Den anställdes tid blir då uppdelad för att anpassas till topparna under dagen. Eftersom det oftast är kvinnor som arbetet inom vården har detta arbetssätt inte på allvar ifrågasatts. Under den lediga tiden utgår ingen lön eller ersättning. Hade det varit delade turer på en utpräglad manlig arbetsplats hade det inte varit ens möjligt att föreslå ett sådant arbetssätt.

Delade turer är fortfarande vanlig i mer än hälften av landets kommuner och Eslövs kommun är inget undantag. Dock har flera kommuner de senaste åren slopat de delade turerna i syfte att förbättra arbetsvillkoren och göra arbetsplatserna mer attraktiva. Det är viktigt att slopandet av delade turer inte kommer innebära inbesparing på andra områden inom äldreomsorgen. För den anställde blir det oftast positivt att delade turer försvinner och då skapa mindre frånvaro.

Att skjuta till ekonomiska medel måste bli en prioriteringsfråga i budgetsammanhang för att kunna genomföra avskaffandet. Riksdagen beslutade i april om en extra satsning på 4,35 miljarder till äldreomsorgen. Pengarna ska bl.a. förstärka satsningar på att förbättra personalens villkor. Eftersom nuvarande statsministern sagt att Sverige skall ha världens bästa äldreomsorg kan vi förvänta ytterligare en ökning av statsbidragen till kommunerna för att kunna genomföra förbättringar inom äldreomsorgen.

Med hänvisning till ovan nämnda föreslås

att kommunfullmäktige beslutar att avskaffa delade turer inom äldreomsorgen

För Centerpartiet

Bertil Jönsson, ledamot av kommunfullmäktige för Centerpartiet

