Kallelse till kommunstyrelsens arbetsutskotts sammanträde

Datum och tid: **2025-12-16 kl. 09:00**
Plats: **Emanuel Möller**

Förhinder anmäls till Christina Nilsson, christina.nilsson3@eslov.se, 041362124

Ärenden

1	Val av justerare	
2	Information om strukturplan för Berga trädgårdsstad	2 - 22
3	Information gällande strategiska markförvärv	23 - 32
4	Fördelning av markområden i samband med markanvisning för Berga trädgårdsstad delområde 1	33 - 47
5	Yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037	48 - 304
6	Uppföljning befolkningsprognos 2025, kvartal 3	305 - 314
7	Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion 2	315 - 416
8	Information om trygghetsmätning	417 - 441
9	Plan för tryggare Eslöv inför vintern	442 - 447

Ordförande
Johan Andersson (S)

ESLÖVS KOMMUN

KS 2022/386

2025-11-19

Patrik Larsson
+4641362177
patrik.larsson@eslov.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Fördelning av markområden i samband med markanvisning för Berga trädgårdsstad

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att fördela kvartersmark inom etapp 1 av Berga trädgårdsstad i enlighet med förslag till preliminär fördelning.

Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 27 februari 2024 (§33) att genomföra en markanvisning för Berga trädgårdsstad etapp 1 och fastställde samtidigt inbjudan till markanvisning.

Markanvisningen annonserades under perioden 6 mars till 18 april 2024. Syftet var att utse byggaktörer som tidigt deltar i detaljplanearbetet och parallellt utvecklar sina bebyggelseförslag.

Den 18 juni 2024 (§118) beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott att utse Tornstaden, OBOS och en konstellation av byggande arkitekter till ankarbyggaktörer. NCC deltar också i projektet som markägare inom planområdet.

För att möjliggöra tecknande av markanvisningsavtal behöver kommunstyrelsens arbetsutskott besluta om en preliminär fördelning av planerad kvartersmark mellan de utsedda byggaktörerna.

Beslutsunderlag

- Inbjudan till markanvisning för Berga trädgårdsstad
- Förslag till preliminär fördelning av kvartersmark inom Berga trädgårdsstad etapp 1

Beredning

Under 2023 genomfördes parallella arkitektuppdrag med syfte att ta fram en strukturplan för Berga trädgårdsstad. Efter utvärdering av inkomna förslag beslutades att vidareutveckla det förslag som tagits fram av Fojab.

I det fortsatta arbetet har flera utredningar genomförts. Bland annat har en artskyddsutredning utarbetats med anledning av större vattensalamander, vilket har medfört behov av en omfattande omarbetning av strukturplanen. Den reviderade strukturplanen ska utgöra underlag för kommande detaljplaner inom området.

Inom ramen för strukturplanen ska kvartersmarken fördelas till ankarbyggaktörerna i enlighet med den tidigare beslutade inbjudan till markanvisning. Ett förslag till preliminär fördelning av kvartersmark har tagits fram i dialog med byggaktörerna med utgångspunkt i inbjudan till markanvisning och deras ansökningar.

Etapp 1 av Berga trädgårdsstad omfattar cirka 13 hektar i den södra delen av området. Preliminärt uppgår kvartersmarken till cirka 8 hektar, varav 5 hektar föreslås fördelas till ankarbyggaktörerna. Områdets disponering och gränser är preliminära och kan komma att justeras i samband med utformningen av detaljplanen.

Mark som inte fördelas i detta skede kommer kommunen att utreda behovet av under den fortsatta processen, exempelvis för förskola, LSS-verksamhet eller andra särskilda behov.

Den preliminära fördelningen av mark är ett steg i markanvisningsprocessen i enlighet med inbjudan till markanvisning för Berga trädgårdsstad. Villkor för markanvisningen kommer att preciseras i ett markanvisningsavtal som tecknas mellan kommunen och respektive byggaktör. Slutlig fördelning fastställs och nytt markanvisningsavtal tecknas först när byggaktörerna har utvecklat sina bebyggelseförslag i enlighet med detaljplanen och kommunens intentioner för området.

Beslutet skickas till

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anita Wallin
Avdelningschef



MARKANVISNINGSTÄVLING

för Berga trädgårdsstad

ESLÖVS KOMMUN

Inbjudan till markanvisningstävling

Eslövs kommun söker ankarbyggherrar som tillsammans med kommunen vill vara med och utveckla Eslövs nya trädgårdsstad – Berga trädgårdsstad.

Berga trädgårdsstad är ett av fem utvecklingsområden i kommunens stadsutvecklingsprojekt - Östra Eslöv. Berga trädgårdsstad ska bli ett blandat bostadsområde med villor, radhus, kedjehus och flerbostadshus. Målbilden är att skapa en hållbar stadsdel med hög kvalitet. Hela utvecklingsområdet är 37 hektar stort och kommer innehålla 250-350 nya bostäder. Här planeras också för en ny förskola och en större park.

Ankarbyggherrarna bjuds in tidigt i detaljplaneprocessen för att tillsammans med kommunen utveckla området på bästa sätt. Ankarbyggherrarna kommer att erbjudas markanvisning för byggrätter som skapas inom området.

Ankarbyggherrarna ska bidra med sin genomförandekompetens för att säkerställa ett tekniskt, ekonomiskt och hållbart genomförande av detaljplanen för att skapa bostäder med hög kvalitet och hållbarhet.

Berga trädgårdsstad

I den nordöstra delen av Östra Eslöv, innanför Östra vägen och Harjagersvägen, ligger det som ska bli Berga trädgårdsstad, ett blandat bostadsområde med villor, radhus, kedjehus och flerbostadshus. Bostäderna ska vara av varierande karaktär och kvarteren ska knytas samman av bygator och torgliknande platsbildningar. Dessa ska fungera som naturliga träffpunkter för områdets invånare. Området ska byggas ut i etapper och rymma 250-350 bostäder. Service som till exempel förskola ska också byggas i området.

Marken i Berga trädgårdsstad består i dagsläget i huvudsak av uppvuxen äng och åker med samlingar av träd och öppna diken. Det ger goda förutsättningar att skapa en grön stadsdel med uppvuxen grönska, vilket blir en kvalitet för området. Vattenhanteringen ska i stor utsträckning utformas med öppna lösningar och utgå från befintliga diken och lågpunkter. De, liksom spår av äldre strukturer i den gröna vegetationen, ska ge området både struktur och karaktär. Ambitionen ska vara att bevara uppvuxna träd i så stor utsträckning som möjligt.

För att ta vara på den tidigare oexploaterade marken behöver det vara en effektiv markanvändning trots att bostäderna till stor del består av småhus. Längst söderut ska exploateringen vara tätast för att sedan glesas ut längre norrut. I den södra delen av området som angränsar mot Ringsjövägen finns idag handel. Dessa funktioner ska vara kvar och kommer delvis utökas genom en ny Lidl-butik.

Trots att de norra delarna av trädgårdsstaden kommer att vara lokaliserade en bit ifrån Östergatan/Ringsjövägen är ambitionen att det ska vara en välbesökt plats även för dem som bor i andra delar av tätorten.

Tävlingsområdet



Tävlingsområdet, Berga trädgårdsstad är markerat med ljusare grönt på fotot.

Detta tack vare ett parkområde som ska utformas för att tillgodose behov hos såväl yngre som äldre. Besökare från nordväst ska kunna nå området genom den befintliga gång- och cykelväg som löper längs Harjagersvägen. Dessutom ska det tillkomma tre ytterligare angöringspunkter till Berga trädgårdsstad. Den primära angöringen ska ske via Ringsjövägen, öster om Berga.

Grönska ska användas för att skärma av trädgårdsstaden från väg 113 och en grön ridå ska fungera som ett säkerhetsavstånd och dämpa buller. Det är även en lösning som gör det möjligt att hantera anläggningsmassor från exploateringen lokalt. För att så mycket grönyta som möjligt ska vara tillgänglig i Berga trädgårdsstad är ambitionen att den gröna vallen ska få ytterligare funktioner, som till exempel stigar för mountainbikes.

”Målbilden är att skapa en hållbar stadsdel med hög kvalitet. Ett bostadsområde med naturliga träffpunkter, vackra grönområden och en blandad bebyggelse.”

Så går processen till

Genom att samarbeta med ankarbyggherrar vill kommunen skapa förutsättningar för att genomföra utbyggnaden av Berga trädgårdsstad effektivt, hållbart och med hög kvalitet.

Genom denna inbjudan söker kommunen flera byggherrar med varierad kompetens och erfarenhet. Kommunens ambition är att välja två ankarbyggherrar som erbjuds markanvisning inom etapp 1 av Berga trädgårdsstad. Ankarbyggherrarna, preliminärt två stycken, kommer att väljas ut enligt urvalskriterierna som framgår längre ner i denna inbjudan.

Inbjudan är öppen för samtliga intresserade aktörer. Ansökan skickas in via e-tjänst på kommunens hemsida senast den **18 april 2024.** När ansökningstiden har gått ut kommer inkomna ansökningar att utvärderas.

Kommunstyrelsens arbetsutskott tar slutligen beslut om vilka som erbjuds att bli ankarbyggherrar. Ett markanvisni tecknas som omfattar en olokaliserad byggrätt inom området. Markanvisningsavtalet innebär en rätt för ankarbyggherren att förhandla med kommunen om att förvärva en del av de byggrätter som tillskapas i den nya detaljplanen.

När kommunen har tagit fram ett planförslag kommer kommunen att tilldela mark inom detaljplanen till respektive ankarbyggherre som därefter ska tydliggöra och utveckla konceptet som byggherren beskrivit i sin ansökan. Innan detaljplanen ska skickas ut på granskning förväntas ankarbyggherren ha ett färdigt bebyggelseförslag med ritningar och illustrationer.



Visuell bild, paralella uppdrag Berga trädgårdsstad, Sydväst arkitektur



Visuell bild, paralella uppdrag Berga trädgårdsstad, Sydväst arkitektur

När parterna är överens om bebyggelsens omfattning och utformning kommer ankarbyggherren att erbjudas en markanvisning som avser det framtagna bebyggelseförslaget. Ett nytt markanvisningsavtal tecknas som avser den överenskomna byggrätten. Byggherren tar därefter fram de handlingar som krävs för att erhålla bygglov och när bygglov beviljats kommer kommunen att sälja marken enligt de villkor som parterna kommit överens om i markanvisningsavtalet.

En preliminär tidplan över processen redovisas längre ner i den här inbjudan.



Visuell bild, paralella uppdrag Berga trädgårdsstad, FOJAB

Ankarbyggherre

Som ankarbyggherre får man möjlighet att lämna synpunkter på detaljplanens utformning. Ankarbyggherrarna kommer erbjudas markanvisning av byggrätter inom planområdet under förutsättning att de uppfyller sina åtaganden som ankarbyggherre utifrån vad som beskrivs i denna inbjudan och vad byggherren åtagit sig i sin ansökan.

Ankarbyggherren förväntas att delta i detaljplanearbetet tillsammans med kommunen genom att bidra med sin kompetens. Ankarbyggherren får möjlighet att granska planhandlingarna för att lämna förslag på utformning och bestämmelser. Ankarbyggherren ska bistå med skisser, illustrationer och liknande i planarbetet.

Kommunen har som övergripande mål att jobba med hållbar utveckling och ska arbeta för att minimera klimatpåverkan genom att främja hållbara lösningar och initiativ. I utvecklingen av Östra Eslöv ska hållbarhet vara en ledstjärna. En viktig roll för ankarbyggherren blir därför att bidra med sin kompetens och marknadsbedömningar om hur man kan bygga hållbart och vilka hållbarhetskrav som får bäst effekt. Kommunen ska ta fram ett kvalitet- och hållbarhetsprogram för Östra Eslöv och ankarbyggherren förväntas delta i det arbetet.

Ankarbyggherren förväntas också vara en ambassadör för Berga trädgårdsstad och stadsutvecklingen av Östra Eslöv genom att tillsammans med kommunen och övriga ankarbyggherrar marknadsföra projektet.

Östra Eslöv - en stadsdel i omvandling

Eslövs kommun har de senaste tio åren vuxit med drygt 2 500 invånare och nästan 1 200 arbetstillfällen. Stadsutvecklingen i Östra Eslöv är en del av strategin för att både möta en fortsatt befolkningsökning och utveckla Eslöv för dem som redan bor och verkar här.

Kommunen har för avsikt att skapa en blandning i Östra Eslöv, där bostäder och verksamheter samsas och där grönska får stor betydelse. I Östra Eslöv ska det finnas attraktiva och trygga miljöer med liv och rörelse under stora delar av dygnet och det ska vara lätt att gå och cykla.

Sammanlagt planerar kommunen både för 2 550 nya bostäder i området (varav 1 600 till år 2035) och för nya förskolor, skolor, parker och kontor.

Under 2022 antogs den fördjupade översiktsplanen för Östra Eslöv och redan nu är flera delprojekt igång. Omvandling har en stor potential för den hållbara utvecklingen i Eslövs stad. Det möjliggör
ett socialt starkare Eslöv som med en större befolkning centralt sätter fokus på offentliga miljöer som knyter samman och ger synergieffekter på stadskärnan och hela stadens livskraft. Detta arbete är högt prioriterat.

Östra Eslöv innehåller fem olika utvecklingsområden där Berga trädgårdsstad utgör ett av dem. De andra är Järnvägsstaden, Bruksstaden, Berga och Idrottsparken.



Spritfabriken, Östra Eslöv, visionsbild, Eslövs kommun



Figur 1 Utvecklingsområde från fördjupad översiktsplan för Östra Eslöv

Strukturplan

Under 2023 fick tre arkitektteam i uppdrag att ta fram förslag för utvecklingen av Berga trädgårdsstad genom parallella uppdrag. Syftet med uppdraget var att ta fram en strukturplan som beskriver en attraktiv helhet för området och redovisar på ett övergripande sätt den tänkta fysiska strukturen för området.

De tre förslagen har under hösten utvärderats med hjälp av olika fokusgrupper. Kommunstyrelsens arbetsutskott har därefter tagit ett inriktningsbeslut som ligger till grund för den fortsatta planeringen av området.

Inriktningsbeslutet innebär att kommunen utvecklar strukturplanen utifrån förslaget från FOJAB. Samtidigt beslutades att utvecklingen av småhus och villor ska prioriteras. Detta innebär att vissa aspekter i förslaget kommer utredas och utvecklas innan det går att fastslå den slutliga strukturen.

Markanvisningsområde och bostadstyper

Det finns en preliminär avgränsning av detaljplanen för etapp 1 av Berga trädgårdsstad som omfattar ett cirka fem hektar stort område i södra delen. Området ägs dels av Eslövs kommun och dels av NCC. NCC kommer att vara en av de byggherrar som deltar i projektet, utöver de två som utses genom den här markanvisningen.

Planområdet kommer att anpassas till den slutliga strukturen för hela området som fastställs senare under året. Det går därför inte att säga hur stora byggrätter som kommer att anvisas till ankarbyggherrarna. Kommunen uppskattar dock att cirka en tredjedel av bostäderna i Berga trädgårdsstad kommer att ingå i etapp 1 vilket innebär runt 100 stycken. Inom området är ambitionen att utveckla några fribyggartomter till kommunens tomtkö. Samtidigt kommer en del av bostäderna planeras inom marken som ägs av NCC. Sammantaget bedöms det att cirka 60 bostäder är aktuella att anvisa till två ankarbyggherrar, vilket innebär vars 30 bostäder. Beroende på önskemål byggherrarnas ansökan kan fördelningen förändras så att en aktör får en större byggrätt och den andra en mindre.

Bostadstyperna inom etapp 1 kommer troligtvis att variera, men till största del bestå av sammanbyggda småhus så som parhus, radhus och kedjehus. Även flerbostadshus i mindre skala är aktuellt inom etappen.

Kommunen söker därför i första hand aktörer som är intresserade av att utveckla sammanbyggda småhus eller småskaliga flerbostadshus. För att komplettera det befintliga beståndet i området ser vi att bostäderna upplåts som bostadsrätter eller äganderätt.

Förutsättningar för Berga trädgårdsstad

En närmare beskrivning av området och dess förutsättningar redovisas i bilaga 1. Som underlag finns även förslaget till strukturplan framtaget av FOJAB. I samband med arbetet med detaljplanen kommer fler utredningar att tas fram så som markmiljö, geoteknik, dagvatten- och skyfallshantering, risk, buller och trafik.



Visionsbild, paralella uppdrag, FOJAB

Villkor

Särskilda villkor för markanvisning till ankarbyggherrar

- Ankarbyggherren erhåller en markanvisning som innebär en rätt att förhandla med kommunen om att förvärva mark inom området.
- Markanvisningens byggrätt är inte lokaliserad och omfattningen är inte bestämd.
- Markanvisningen gäller som längst till dess att detaljplanen antas eller ett nytt markanvisningsavtal tecknas för en lokaliserad byggrätt.
- Kommunen har för avsikt att teckna ett nytt markanvisningsavtal med ankarbyggherren innan detaljplanen antas där byggrättens läge, omfattning och pris är bestämt.
- Kommunen kan inte garantera att ankarbyggherren får möjlighet att förvärva mark av kommunen.
- Kommunen bekostar detaljplanen och nödvändiga utredningar kopplade till detaljplanen.
- Priset för byggrätterna kommer att bestämmas när ett nytt markanvisningsavtal för en lokaliserad byggrätt tecknas. Förutsättningar för prissättning framgår av avsnittet tomtpriser i denna inbjudan.
- Om de inkomna ansökningarna inte uppfyller kommunens förväntningar kan markanvisningen avbrytas.

Allmänna villkor för markanvisning (Avser markanvisningen för lokaliserad byggrätt)

- Markanvisningsområdet kommer att överlåtas med äganderätt under förutsättning att bygglov beviljas och får laga kraft enligt markanvisningsavtalet.
- Byggherren bekostar utredningar och framtagande av ritningar och övriga handlingar kopplade till det anvisade markområdet.
- Byggherren ansvarar för och bekostar samtliga bygg- och anläggningsåtgärder inom kvartersmarken inklusive anslutning till omgivande allmän platsmark. Byggherren står för samtliga grundläggningsåtgärder och masshantering. Kommunen ansvarar för att marken uppfyller gällande riktvärden för den planerade byggnationen vilket i normalfallet är känslig markanvändning.
- Byggherren står för samtliga avgifter så som bygglovsavgift och anslutningsavgifter.
- Kommunen kommer att ta ut en markanvisningsavgift under tiden som markanvisningen är gällande. Om köp avseende fastigheten tecknas innan markanvisningstiden löpt ut återbetalas markanvisningsavgiften. Markanvisningsavgiften motsvarar en procent av den beräknade köpeskillingen och ska betalas i samband med markanvisningsavtalets tecknande.
- Markanvisningen gäller i sex månader från det att detaljplanen vunnit laga kraft och exploatören ska under denna tid inkomma med bygglovsansökan enligt markanvisningsavtalet. Om bygglovsansökan ej inkommit återgår markanvisningen till kommunen utan rätt till ersättning för nedlagda kostnader.
- Kommande köpekontrakt avser säkerställa genomförande av byggnation i enlighet med markanvisningsavtalet vilket normalt sker genom vite eller återköp.
- För markanvisningen gäller Eslövs kommuns riktlinjer för markanvisning, antagna av kommunfullmäktige den 29 maj 2017 och reviderade 2022.

Ansökan

Ansökan om att bli ankarbyggherre ska innehålla tre delar:

1. Presentation och motivering av ankarbyggherre
2. Redovisning av koncept
3. Referensprojekt och projektorganisation

Presentation och motivering av ankarbyggherre

Beskriv varför ni ska utses till ankarbyggherre och få markanvisning för bostäder i Berga trädgårdsstad.

Svar på följande frågor ska framgå av presentationen:

- Varför vill ni ha rollen som ankarbyggherre inom Berga trädgårdsstad?
- Varför är ni en lämplig ankarbyggherre för Berga trädgårdsstad?
- Beskriv hur ni kommer att jobba med arkitektur, social hållbarhet och miljömässig hållbarhet.
- Vilka erfarenheter har ni av liknande processer?
- Hur kan ni vara en god ambassadör för projektet och sprida arbetet med Berga trädgårdsstad och utvecklingen av Östra Eslöv?

Redovisning av koncept

Redovisa ett koncept som visar vad ni vill bygga i Berga trädgårdsstad. De ankarbyggherrar som väljs ut ska utveckla sina koncept till färdiga bebyggelseförslag under detaljplanens framtagande.

- Konceptet ska visa er vision för vad ni vill åstadkomma med bebyggelsen. Beskriv gärna i text och/eller med bilder/illustrationer.
- Beskriv hur konceptet bidrar till ett område med en hög kvalitet och hållbarhet.
- Beskriv typ av bebyggelse (flerbostadshus, friliggande villor, radhus etc.), upplåtelseform och antal bostäder som ni är intresserade av att bygga. Ange om ni har en minsta och eller högsta volym för att ni ska vara intresserade av att gå vidare med markanvisningen.

Referensprojekt och projektorganisation

Redovisa två referensprojekt som är genomförda med relevans för Berga trädgårdsstad och det ni vill bygga.

- Referensprojekten ska visa att ni klarar samordning och samverkan med kommunen och andra aktörer.
- Referensprojekten ska ligga i linje med den ambition som ni har för Berga trädgårdsstad.
- Det ska framgå vilka delar av referensprojektet som ni har genomfört.
- En beskrivning av hur referensprojekten har utvecklats. T.ex. genom markanvisning, direktanvisning, innan eller efter antagen detaljplan.
- Vilka aktörer som ni har samarbetat med i samband med referensprojekten inklusive kontaktpersoner. T.ex. arkitekt eller andra byggaktörer.

Beskrivning av er projektorganisation med namngivna projektdeltagare och tidigare erfarenhet. Ange arkitekt och andra eventuella samarbeten.

Urvalsprocess

Inlämnade förslag kommer först kontrolleras så att samtliga efterfrågade uppgifter finns. Kommunen kommer även att granska bolagens finansiella stabilitet genom utdrag från creditsafe. Därefter görs en samlad bedömning av presentation, koncept, referensprojekt och projektorganisation. I bedömningen kommer kommunen att lägga stor vikt vid ekonomisk stabilitet, långsiktighet och genomförandeförmåga. Lika stor vikt kommer att läggas på byggherrens ambitioner med bebyggelsen och hur man tänker bidra till kvalitet och hållbarhet.

Kommunen har som ambition att välja två ankarbyggherrar som kan komplettera varandra. Vid valet kommer kommunen därför även ta hänsyn till hur ankarbyggherrarna kan bidra med olika kvaliteter och komplettera varandra.

Ankarbyggherrarna som väljs ut kommer att erbjudas att teckna ett markanvisningsavtal för en olokaliserad byggrätt som gäller som längs fram till detaljplanen antas. Innan dess ska ett nytt markanvisningsavtal för en lokaliserad byggrätt inom den framtagna planen tecknas.

Tomtpriser

Priset för byggrätterna kommer att bestämmas i samband med att ankarbyggherrarna har utvecklat färdiga bebyggelseförslag och markanvisningsavtal för den lokaliserade byggrätten ska tecknas. Priset kommer att sättas marknadsmässigt i förhållande till byggrättens storlek och övriga förutsättningar. Kommunen har uppskattat ett riktpris för byggrätterna till 2 500 kr per kvadratmeter BTA i 2024 års prisnivå. Priset utgår ifrån att kommunen bekostar framtagandet av detaljplanen och utbyggnad av allmän platsmark.

Priset ska endast ses som en indikation som kommer att justeras beroende på den allmänna prisutvecklingen och förutsättningarna som bestäms i detaljplanen.

Tidplan

- Sista tid att lämna in ansökan för att bli ankarbyggherre och få markanvisning är kl. 18:00 den 18 april 2024.
- Utvärdering av förslag och beslut om val av ankarbyggherre sker under april – maj. Resultatet förväntas meddelas under juni månad.
- Under augusti – september påbörjas arbetet med ankarbyggherrarna genom startmöte. Även ett studiebesök planeras in under hösten.

Inlämning av ansökan

Skicka in ansökan via markanvisning.se. Mer information och länk finns på kommunens webbplats https://utveckla.eslov.se/projekt/berga-tradgardsstad-nytt-bostadsomrade-i-ostra-eslov/

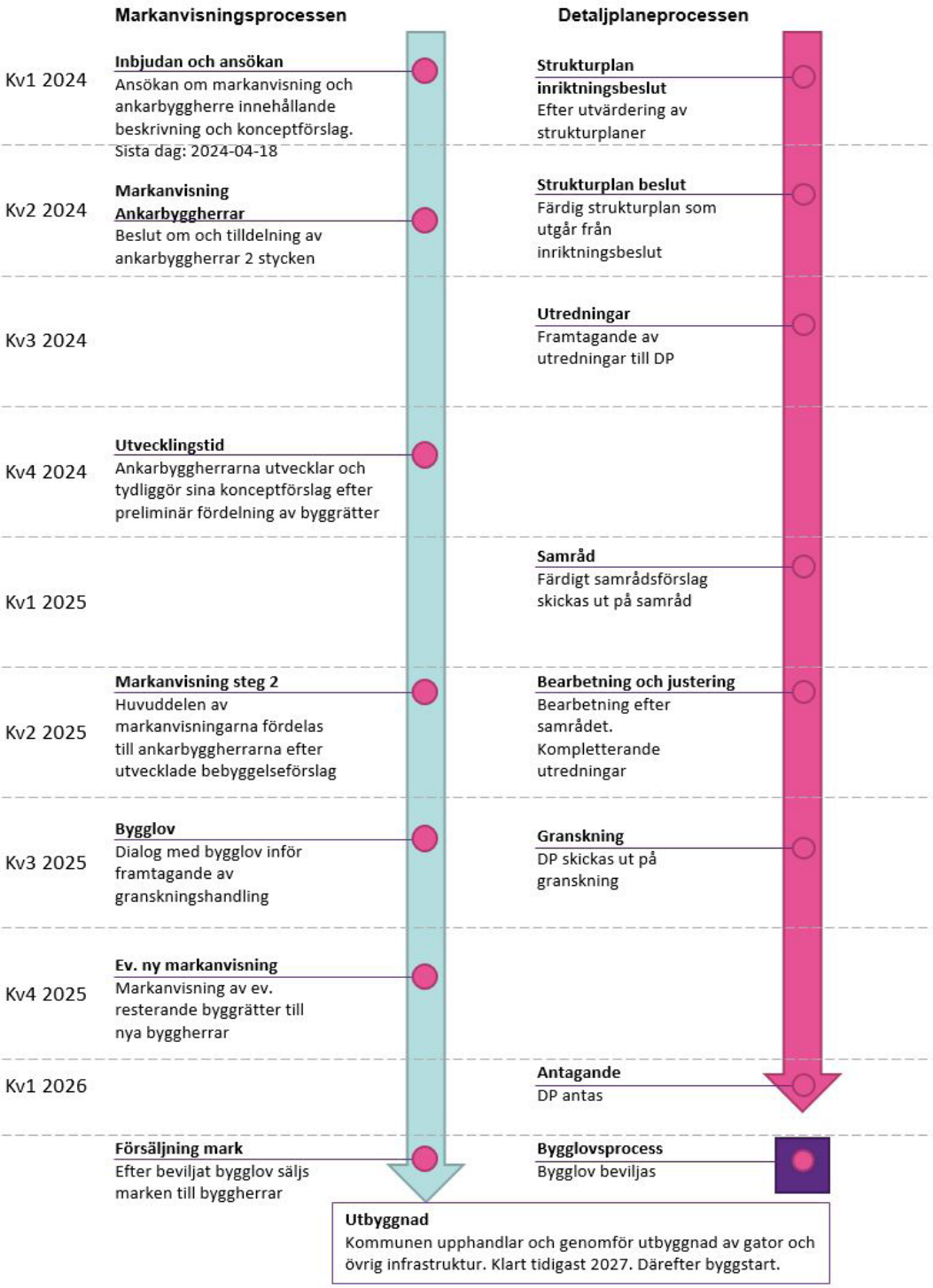
Glöm inte att bifoga efterfrågat material som beskrivs under avsnittet ansökan ovan.

Frågor ställs via markanvisning.se senast den 4 april.

Ansökan ska vara inlämnad senast den 18 april 2024 kl 18:00.

Förslaget skickas in elektroniskt via markanvisning.se

Övergripande tidplan



Förslag till preliminär fördelning

Kvarter	Byggaktör
A	Tornstaden
B	OBOS
C	Byggande arkitekter

Observera att gränserna kan komma att ändras i samband med den fortsatta planprocessen.

Mark som inte fördelas i detta skede (D,E) kommer kommunen att utreda behovet av i den fortsatta processen, exempelvis för förskola, LSS-verksamhet eller andra särskilda behov.

Fördelningen av mark i detta skede är ett steg i markanvisningsprocessen (se tävlingsprogram 2024-02-27). Villkor för markanvisningen kommer att preciseras i ett markanvisningsavtal som tecknas mellan kommunen och respektive byggaktör.

Fördelningen är beroende av att den godkänns av kommunstyrelsens arbetsutskott.



ESLÖVS KOMMUN

KS 2025/261

2025-12-02

Magnus Månsson
+4641362472
magnus.mansson@eslov.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens arbetsutskott ställer sig bakom MalmöLundregionens och Region Skånes yttranden om förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.
- Kommunstyrelsens arbetsutskott ställer sig bakom Kommunledningskontorets förslag till tillägg till ovan nämnda yttranden.

Ärendebeskrivning

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Eftersom yttranden från MalmöLundregionen och Region Skåne inte var färdigställda delegerade kommunstyrelsen rätten att lämna yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 till kommunstyrelsens arbetsutskott.

Beslutsunderlag

- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 kortversion
- Kommunstyrelsens beslut § 171, 2025
  Delegering av beslut avseende yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
- Regionala utvecklingsnämnden beslut om Remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037
- MalmöLundregionens Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
- Kommunledningskontorets förslag till tillägg

Beredning
Eslövs kommun brukar i sina remissvar för nationell plan för transportinfrastrukturen om möjligt ställa sig bakom Region Skåne remissyttrande. MalmöLundregionens yttrande över planen ställer sig också bakom Region Skånes yttrande.

Eftersom utredningen kring en utbyggnad av järnvägen Hässleholm-Lund pågår påverkas Eslövs kommun i hög grad av den nationella planen. Det finns därför anledning att göra ett kommunalt tillägg som behandlar projektet.

Beslutet skickas till
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anita Wallin
Tillväxtchef

TRAFIKVERKET

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Huvudrapport



Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Dokumentdatum: 30 september 2025

Ärendenummer: TRV 2025/37255

Kontaktperson: Pär-Erik Westin

Publikationsnummer: 2025:111

ISBN 978-91-8045-477-3

Innehåll

Innehåll **3**

Förord **6**

Sammanfattning **7**

Första delen: Utgångspunkter **31**

1 Uppdragets genomförande **32**

1.1 Framtagande av planförslaget 32

1.2 Transportpolitiska mål och principer 41

2 Transporternas förväntade utveckling **43**

2.1 Persontransporter 44

2.2 Godstransporter 48

2.3 Kapacitetsutnyttjande 53

2.4 Trafiksäkerhet och klimat 61

3 Gränsöverskridande planering **64**

3.1 Europeisk transportpolitik 64

3.2 Nordisk samplanering av infrastruktur 66

4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet **69**

4.1 Planering enligt fyrstegsprincipen 69

4.2 Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder 70

4.3 Stadsmiljöavtal 72

Andra delen: Förslag **76**

5 Fördelning av medel i sammanfattning **77**

6 Vidmakthållande av transportinfrastrukturen **81**

6.1 Vägsystemet 81

6.2 Järnvägssystemet 91

7 Utveckling av transportinfrastrukturen 98
7.1 Namngivna investeringar 98
7.2 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem 111
7.3 Central riskreserv 113
7.4 Trimnings- och miljöåtgärder 118
7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur 125
7.6 Forskning och innovation 127
7.7 Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget 129
7.8 Räntor och återbetalning av lån 130
7.9 Förslag på prioriterade utredningar 131

8 Objekt per region 134
8.1 Norra regionen 134
8.2 Mellersta regionen 137
8.3 Östra regionen 140
8.4 Västra regionen 143
8.5 Sydöstra regionen 146
8.6 Södra regionen 148
8.7 Sverigeförhandlingens objekt 152
8.8 Hela landet 153

Tredje delen: Effekter 157

9 Planförslagets effekter 158
9.1 Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys och rangordning av investeringar 160
9.2 Det övergripande transportpolitiska målet 171
9.3 Funktionsmålet 179
9.4 Hänsynsmålet 182
9.5 Målkonflikter och -synergier 188
9.6 Konsekvenser av omprövning 190
9.7 Kraven i TEN-T-förordningen 192
9.8 Effekter för totalförsvaret 197
9.9 Effekter per transportflöde (järnväg) 199

Fjärde delen: Genomförande 206

10 Genomförbarhet 207

10.1 Leveransförmåga 207
10.2 Kompetensförsörjning 215
10.3 OPS och andra alternativa genomförandeformer 217

11 Kostnadsstyrning 220

12 Ekonomiska ramar och finansiering 227

12.1 Ekonomiska ramar för planperioden 227
12.2 Tillkommande medel utöver planeringsram 229
12.3 Alternativ finansiering 235

Referenser 239

Bilaga 1 – Ekonomisk sammanställning 241

Förord

Trafikverket överlämnar härmed förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Det är en plan som leder till mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar. Åtgärderna har valts utifrån samhällsnytta och genomförbarhet och bidrar till att möta näringslivets behov och att stärka arbetspendlingen för medborgare.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) och riksdagens beslut med anledning av densamma (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102) samt regeringens direktiv.

Trafikverkets uppdrag är att skapa god tillgänglighet i hela landet där människor och gods kommer fram smidigt, grönt och tryggt. Samtidigt är omvärldsläget oroligt. Krig, konflikter, påverkansoperationer och terrorhot pågår på flera håll i världen, och även i vårt direkta närområde. I vårt uppdrag ingår att stärka det civila försvaret och att leverera en fungerande infrastruktur, i såväl vardag som i kris eller krig. Det finns fler utmaningar, inte minst omställning till fossilfrihet, förändrat klimat samt ökande kostnader för att bygga och underhålla. Att rusta, modernisera och utveckla den statliga transportinfrastrukturen är fortsatt prioriterat och sker med utgångspunkt i regeringens betoning på ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Trafikverket har eftersträvat öppenhet om förutsättningarna för planen, vår bedömning av utvecklingen och våra prioriteringar. Planförslaget har därför tagits fram efter dialog med berörda aktörer.

Planförslaget remitteras nu från och med den 30 september 2025 till remissinstanser enligt särskild förteckning. Remissvar lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

På uppdrag av Trafikverkets styrelse

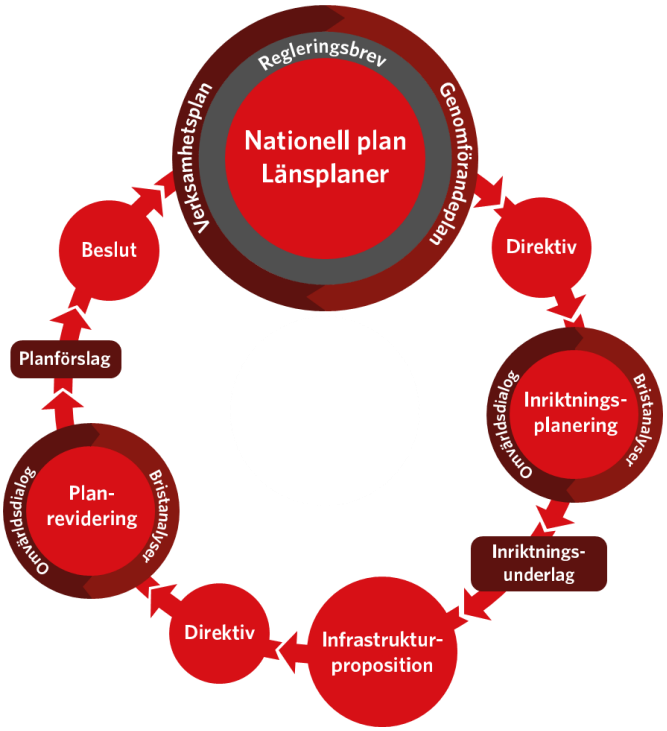
Borlänge den 30 september 2025

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Sammanfattning

En plan för mer tillförlitliga vägar och järnvägar – för att möta näringslivets behov och stärka arbetspendling

Transportsystemet är samhällets pulsåder. För att samhället ska kunna utvecklas måste flödet i transportsystemet fungera – både människor och gods behöver kunna ta sig fram på ett smidigt sätt. Det kräver att vi underhåller, bygger om och bygger ut den statliga infrastrukturen, som är kärnan i transportsystemet. Och det är just det som förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 handlar om.



Figur 1. Vägen fram till nationell plan. Den statliga transportinfrastrukturen planeras inom ramen för en planeringsprocess som mynnar ut i en nationell plan med åtgärder för byggande och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

Anläggningens storlek:

Det statliga vägnätet består av **98 500 kilometer väg**, 17 000 broar och 100 tunnlar. Dessutom finns 75 500 kilometer enskilda vägar med statsbidrag. Trafikverket är infrastrukturförvaltare för cirka **14 200 spårkilometer** av Sveriges järnvägsnät. I detta ingår 12 000 kilometer spår med kontaktledning, 11 000 växlar och 32 000 signaler.

Det finns en rad andra faktorer som påverkar transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan. Sådana faktorer är till exempel styrmedel, regleringar och upphandlad trafik, men de är inte en del av infrastrukturplanen. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen alltså en pusselbit bland flera.

Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 tar sin utgångspunkt i en historiskt stor satsning om totalt över 1 200 miljarder kronor under planperioden. Utgångspunkterna för framtagandet av planförslaget 2026–2037 är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Regeringen har i proposition och direktiv bland annat betonat vikten av underhåll av vägar och järnvägar, att totalförsvarets behov beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

De transportpolitiska målen:

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i funktionsmål (tillgänglighet) och hänsynsmål (miljö och hälsa).

Planen ger förutsättningar för förbättrad arbetspendling, ett konkurrenskraftigare näringsliv och stärkt totalförsvar. Resor och transporter blir tillförlitligare, effektivare och säkrare. Effekterna på klimat och miljö minskas. Totalförsvaret stärks bland annat genom en stor satsning på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon.

Det redan omfattande underhållet av järnvägen fortsätter med ökad kraft, och grunden läggs för att vara ikapp med underhållet till 2050. Vägnätets eftersatta underhåll åtgärdas redan under planperioden. Stora investeringar görs i nya järnvägssträckor och i järnvägens nya signalsystem. Omkring 80 procent av planens namngivna investeringar går till att utveckla järnvägen.

En grundprincip för planförslaget är att skapa största möjliga samhällsnytta av de medel som satsas på infrastrukturen. Infrastrukturplaneringsprocessen är utformad så att investeringar ska utredas och beslutas i flera steg, innan definitivt beslut fattas. Om projekt under utredningsfasen visar sig bli för dyra är det vårt ansvar att ompröva dem. Vi föreslår därför att ett antal investeringar vars kostnader visat sig vara mycket högre än deras nytta utgår ur den nya infrastrukturplanen. Därmed bereds plats till andra satsningar som ger mer nytta för pengarna. Vi har vässat våra

prioriteringsmetoder för vilka investeringar som ska ingå i planen och gjort dem mer transparenta.

Trafikverket genomgår ett omfattande förändringsarbete där vi kraftsamlar för att bli mer effektiva, lyhörda och kundnära, och därmed skapa ökat värde för dem vi är till för. Planförslaget grundar sig på en omfattande dialog med kommuner, regioner, näringsliv och Försvarsmakten. Gemensam nämnare för regeringens och Trafikverkets utgångspunkter är att Trafikverket ska skapa mesta möjliga nytta för medborgare och näringsliv utifrån tilldelade ekonomiska ramar, som denna planomgång är större än någonsin.

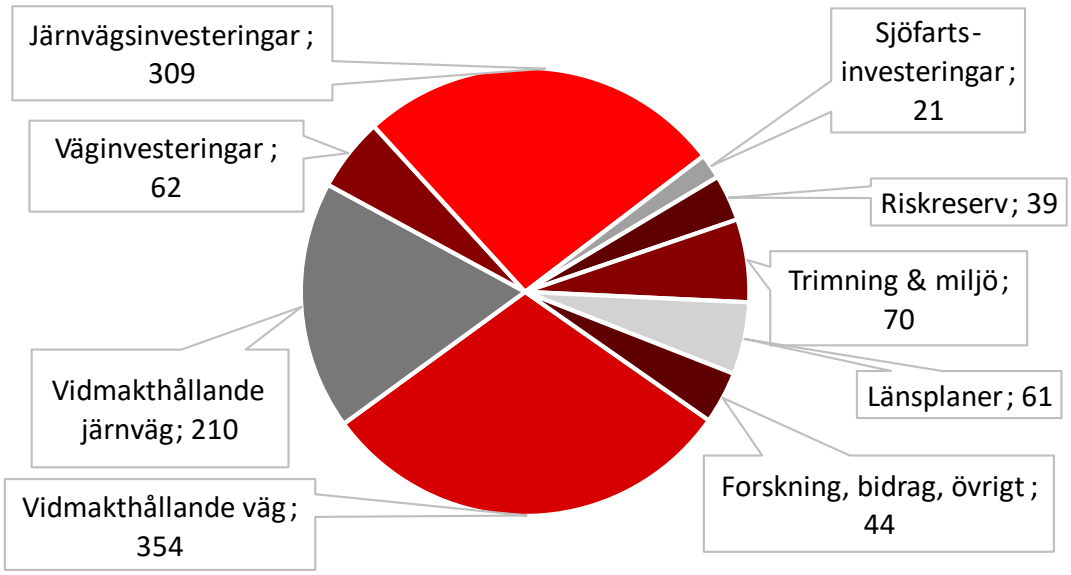
Ytterst handlar planen alltså om att skapa mer nytta för Sverige. Förbättringarna kommer att märkas när människor pendlar till jobbet, när ett företag ska leverera sina varor till kunder i Sverige och utomlands liksom vid militära transporter och genom ökad motståndskraft vid kris och extremväder.

Planen täcker tolv år, men dess investeringar har effekt mycket längre fram än så. Vi underhåller och bygger en robust infrastruktur för en tid av ökad osäkerhet och för en framtid med fler resor och transporter, krav på klimatåtgärder och bättre trafiksäkerhet. På så sätt skapar vi långsiktigt hållbar infrastruktur för människor och företag i hela landet.

Planens framtagande – resultatet av analys och dialog

Planeringsramarna större än någonsin

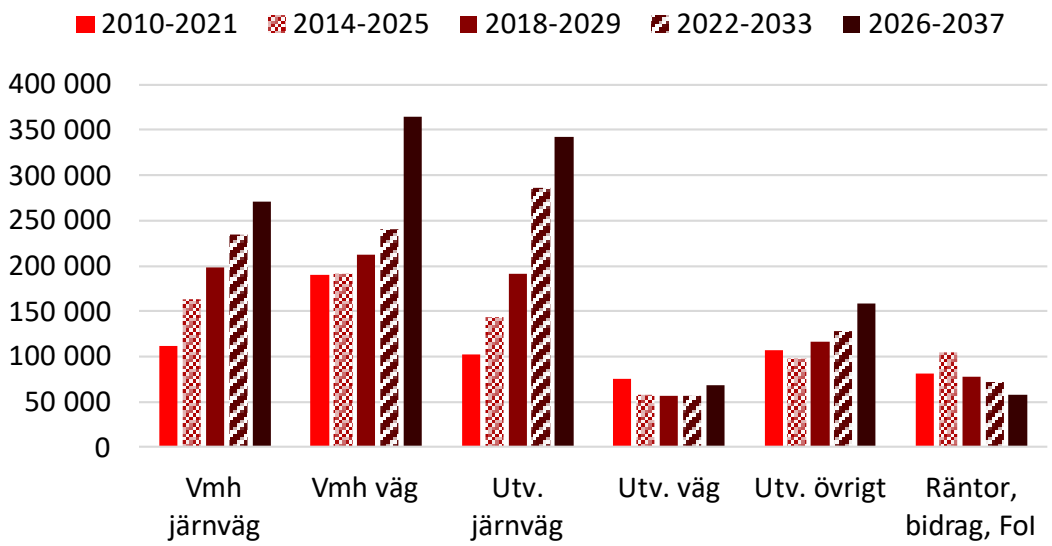
Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, varav 354 miljarder kronor ska gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg. Figur 2 sammanfattar hur dessa ramar fördelas i planförslaget. Till detta kommer ytterligare finansiering i form av bland annat infrastrukturavgifter.



Figur 2. Fördelning av planförslagets ramar.

Figur 3 visar hur ramarna för den nationella planen har utvecklats över tid i fasta priser. I ett längre perspektiv är det framför allt medlen till järnvägssystemet som har ökat. Ramarna för vidmakthållande respektive utveckling av järnvägen har ökat med 140 respektive 240 procent sedan planen 2010–2021 (allt i fasta priser). Ramen för vidmakthållande väg hade ökat med 26 procent fram till nu gällande plan (2022–2033), men har i och med det nya planförslaget ökat med 90 procent jämfört med planen 2010–2021.

Utvecklingsramen för väg i planförslaget är 20 procent högre än nu gällande plan, men 10 procent lägre än planen 2010–2021. Den övriga utvecklingsramen i planförslaget är cirka 25 procent högre än nu gällande plan, och cirka 50 procent högre än planen 2010–2021. Det är framför allt medlen till trimnings- och miljöåtgärder samt länsplaner som ökat över tid.



Figur 3. Medel för vidmakthållande och utveckling (investeringar) i nationella planer sedan 2010, i 2025 års prisnivå.[1]

Ökade ramar bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll

Avgörande för framtidens tillgänglighet är hur vi underhåller den infrastruktur som redan finns. Med rätt underhåll kommer den att kunna fungera under lång tid framåt. Att underhålla i god tid sparar också pengar i längden. Om medlen till underhåll är otillräckliga måste en högre andel av medlen läggas på att avhjälpa akuta fel, och då blir det mindre medel till förebyggande underhåll, i en spiral av sämre infrastrukturstandard, fler akuta fel och högre akuta underhållskostnader. Underhållsmedlen har visserligen ökats för varje planomgång (Figur 3), men har ändå varit lägre än vad som behövts för att hålla infrastrukturen i gott skick. Därmed har ett betydande eftersatt underhåll ackumulerats.

De kraftigt ökade ekonomiska ramarna för vägunderhåll, i kombination med att Trafikverket har ökat sin operativa förmåga och nu får ut fler underhållsåtgärder än tidigare, gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtas under planperioden. Även delar av järnvägens eftersatta underhåll återtas.

Ökade satsningar i planförslaget

Jämfört med nu gällande plan innebär planförslaget omfattande satsningar på en rad områden. Till de största föreslagna satsningarna hör följande (allt i 2025 års priser):

[1] I ”Utv. övrigt” ingår trimnings- och miljöåtgärder, stadsmiljöavtal, sjöfartsinvesteringar och länsplaner. Intäkter från banavgifter ingår i ”Vmh järnväg”. Siffrorna för 2026–2037 är justerade för de förvaltningskostnader som nu har flyttats utanför planramen. Riskreserven är fördelad proportionellt på järnvägs-, väg och sjöfartsinvesteringar.

Medlen till namngivna järnvägs- och väginvesteringar ökar med omkring 20 procent vardera. Det omfattar bland annat ett drygt tjugotal nya namngivna investeringar med hög kostnadseffektivitet. Sammanlagt omfattar de namngivna järnvägsinvesteringarna cirka 340 miljarder kronor och de namngivna väginvesteringarna cirka 70 miljarder kronor. Det finns en stor volym investeringar som i praktiken redan är given samtidigt som det finns många samhällsekonomiskt lönsamma investeringar. Även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår därför många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget.

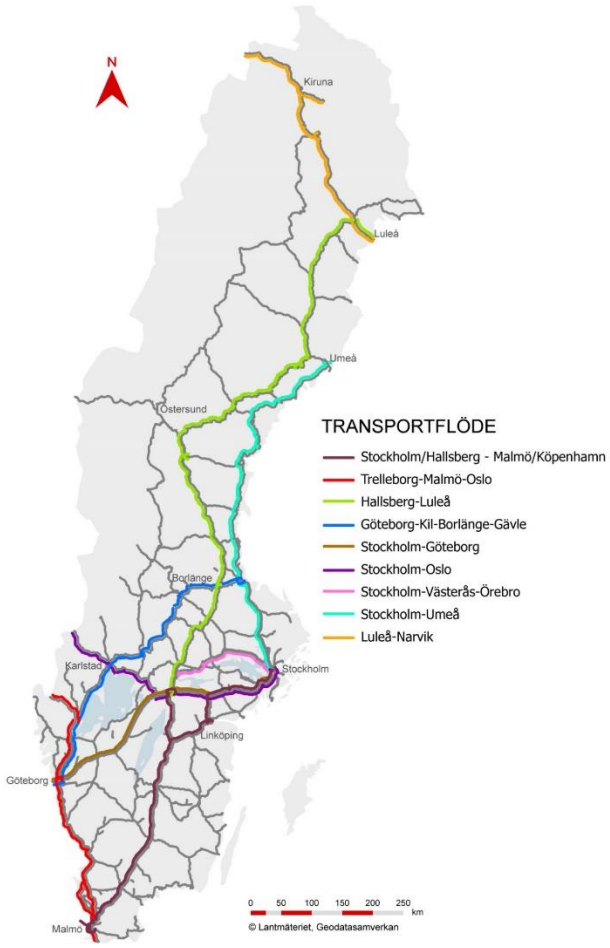
Trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Det omfattar bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad kapacitet. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Ytterligare skäl är att vi föreslår att bidrag till ombordutrustning för ERTMS och teknikutveckling ska ingå i detta område samtidigt som gränsen för vad som är namngivna investeringar har höjts.

Medlen för bärighetsåtgärder på vägarna nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Det gör att vi under planperioden kan upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4, kan åtgärda de allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat samt kraftigt kan minska de tillfälliga bärighetsnedsättningarna under tjällossning.

Bidragen till enskilda väghållare ökas med två tredjedelar till 30 miljarder kronor. Huvudskälet är att bidragsandelen i praktiken ska kunna vara oförändrad mot tidigare.

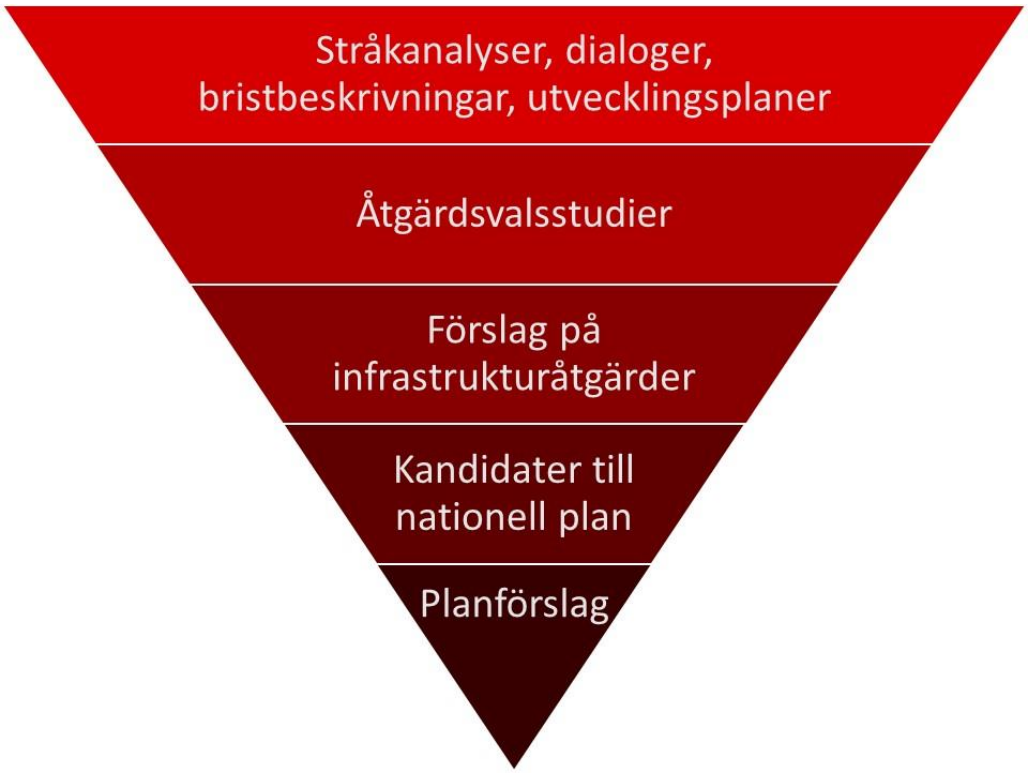
Föreslagna åtgärder är resultatet av omvärldsdialog och ett omfattande analysarbete

Människor och gods förflyttas i små och stora transportflöden. För att bedöma värdet av enskilda åtgärder analyseras de ur ett stråk- och systemperspektiv, där åtgärderna är anpassade till flödenas storlek och förutsättningar för att skapa mesta möjliga nytta.



Figur 4. Stora järnvägsflöden.

Planförslaget innehåller ett stort antal åtgärder för att utveckla och förbättra transportsystemet genom att öka kapacitet, förkorta restider, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöpåverkan. Utformningen och valet av dessa åtgärder är en lång process där planförslaget utgör det sista steget (Figur 5). De nya investeringar som tagits med i planförslaget har tagits fram i hård konkurrens och i en lång sållningsprocess, och är de som vi slutligen bedömt ha potential att skapa allra mest samhällsnytta per krona.



Figur 5. Vägen från idé till nytt investeringsobjekt i nationell plan.

Processen startar med att önskemål, brister och behov samlas in på många olika sätt, bland annat dialoger med kommuner, regioner och näringsliv, stråkanalyser, bristbeskrivningar och utvecklingsplaner. En del av dessa utreds vidare, oftast genom så kallade åtgärdsvalsstudier.

I detta skede är fyrstegsprincipen, trafikslagsövergripande förhållningssätt och stråkperspektiv centrala arbetssätt. Fyrstegsprincipen innebär att man först undersöker åtgärder som påverkar resefterfrågan, sedan åtgärder som gör att transportsystemet utnyttjas effektivare, sedan smärre ombyggnader, och i sista hand nybyggnad av infrastruktur.

Åtgärdsvalsstudier görs vanligen i samarbete med andra aktörer som kommuner och regioner. Studierna undersöker en bred palett av åtgärder och är inte begränsade till infrastrukturåtgärder, utan kan också omfatta till exempel priser och avgifter, informationsåtgärder, kollektivtrafikutbud och bebyggelseplanering. I många fall visar åtgärdsvalsstudierna att infrastrukturinvesteringar inte är den bästa lösningen. Men i de fall som åtgärdsvalsstudierna drar slutsatsen att en investering i den statliga infrastrukturen är den mest lämpliga åtgärden så läggs åtgärdsförslaget i Trafikverkets åtgärdsbank.

Inför att den nationella planen ska revideras går vi igenom denna åtgärdsbank, och investeringskandidater kostnads- och effektbedöms på ett systematiskt och jämförbart sätt. Av omkring 500 förslag på så kallade namngivna investeringar

(investeringar med en kostnad över 150 miljoner kronor) i åtgärdsbanken valdes omkring 100 kandidater ut på detta sätt.

Som framgår i följande avsnitt har nära trettio nya namngivna investeringar kunnat beredas plats i det nya planförslaget. Att en investering tas med i nationell plan är dock inte ett definitivt beslut att genomföra åtgärden; först ska utformning, effekter och kostnader utredas vidare (se nedan).

Utöver de namngivna investeringarna genomförs också ett stort antal mindre åtgärder, så kallade trimnings- och miljöåtgärder. Dessa är generellt sett kostnadseffektiva åtgärder, som för en relativt liten kostnad kan skapa stora nyttor i form av tillgänglighet, trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

Planförslaget bidrar till Sveriges totalförsvar

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Vårt målmedvetna och löpande arbete med att utveckla en robust infrastruktur i fredstid är centralt även för totalförsvarsförmågan.

Trafikverket arbetar systematiskt med att inhämta totalförsvarets bedömningar av behov av transportinfrastruktur. Vi har fört dialog om viktiga målpunkter med Försvarsmakten, länsstyrelser och ett urval sektorsansvariga myndigheter.

Planförslaget har tagit hänsyn till totalförsvarets behov, och bidrar bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. För att genomföra de åtgärder som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar, och som både Försvarsmakten och Trafikverket bedömer som prioriterade, krävs enligt regeringens direktiv beslut och finansiering i särskild ordning. Vi har därför inte valt åtgärder enbart på grund av effekter för totalförsvaret, men totalförsvarets behov har ingått som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder.

I planförslaget finns viktiga delar som bidrar till ett mer robust transportsystem som även stärker totalförsvaret. De ökade medlen till vägunderhåll innebär att vägarnas funktion kan säkerställas. Ökade medel innebär även att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas redan under denna planperiod.

Planförslaget kommer också att bidra till en mer robust och tillförlitlig järnväg. För att upprätthålla samhällsviktiga funktioner kommer vi att ta hänsyn till totalförsvarets behov av förbättrad tillförlitlighet och omledningsbanor när trimningsåtgärderna ska beslutas och genomföras.

Totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder. På sträckor och i funktioner där totalförsvaret har särskilda behov tidigarelägger vi därför sådana åtgärder under planperioden.

Planförslaget utgår från att klimatmålet 2045 ska uppnås

Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, och därefter uppnå negativa utsläpp. På vägen dit har Sverige ett etappmål som anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med 70 procent 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU:s klimatpolitik minska utsläppen inom den så kallade icke-handlande sektorn (ESR), där inrikes transporter ingår, med 50 procent 2025–2030.

Detta innebär att omställningen till ett fossilfritt transportsystem måste fortsätta i snabb takt. Trafikverket har sedan tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsledriven trafik. Planförslaget bidrar i viss mån till klimatmålen genom att investeringarna helt domineras av järnvägsinvesteringar, vilket kan underlätta överflyttning av transporter från väg till järnväg även om infrastrukturåtgärder i sig ger mycket begränsade bidrag till minskade utsläpp.

Viktigare i sammanhanget är att våra analyser av investeringarnas samhällsnyttor utgår från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås. I prognoserna för framtida trafikutveckling ingår bland annat antaganden om fortsatt snabb elektrifiering enligt EU:s fordonskrav, ökande biodrivmedelandel och ökande drivmedelspriser vilket dämpar den icke elektrifierade trafiken. Såväl antaganden som prognoser är givetvis osäkra i viss utsträckning, men prioriteringarna i planförslaget är i allt väsentligt robusta för dessa osäkerheter.

En plan som utgår från nya utgångspunkter – mesta möjliga samhällsnytta per krona

Några av de viktigaste nyheterna i vårt arbete med detta planförslag handlar om hur planen ska ge mesta möjliga samhällsnytta per krona.

Vi har fördjupat och stärkt kostnadskontrollen

Trafikverket bedriver sedan några år ett systematiskt arbete för bättre kostnadskontroll, vilket också påverkat planförslaget. Flera åtgärder har genomförts för att i tidiga skeden få mer träffsäkra kostnadsbedömningar för investeringar. Kostnadsbedömningar med så kallad successiv osäkerhetsanalys har genomförts i större utsträckning än tidigare. Alla kostnadskalkyler är uppdaterade senast 2022, och de flesta senare än så.

Trafikverket har också infört arbetssätt för en systematisk identifiering och hantering av kostnads- och innehållsförändringar redan från tidiga skeden. Om stora kostnadsökningar riskeras behöver projektens omfattning och innehåll anpassas.

Ett annat exempel på arbetet med ökad kostnadskontroll är att vi har börjat använda referensklassprognoser, som är en metod för att dra lärdom från tidigare erfarenheter av hur kostnader utvecklats i andra jämförbara projekt. Arbetet är fortfarande i ett tidigt stadium, men målsättningen är att referensklassprognoser ska vara ett verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar.

Ytterligare ett sätt att få planeringsprocessen att fungera som den är tänkt är att det nu införs en riskreserv i planen. Den ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot kostnads-ökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas (Figur 6).

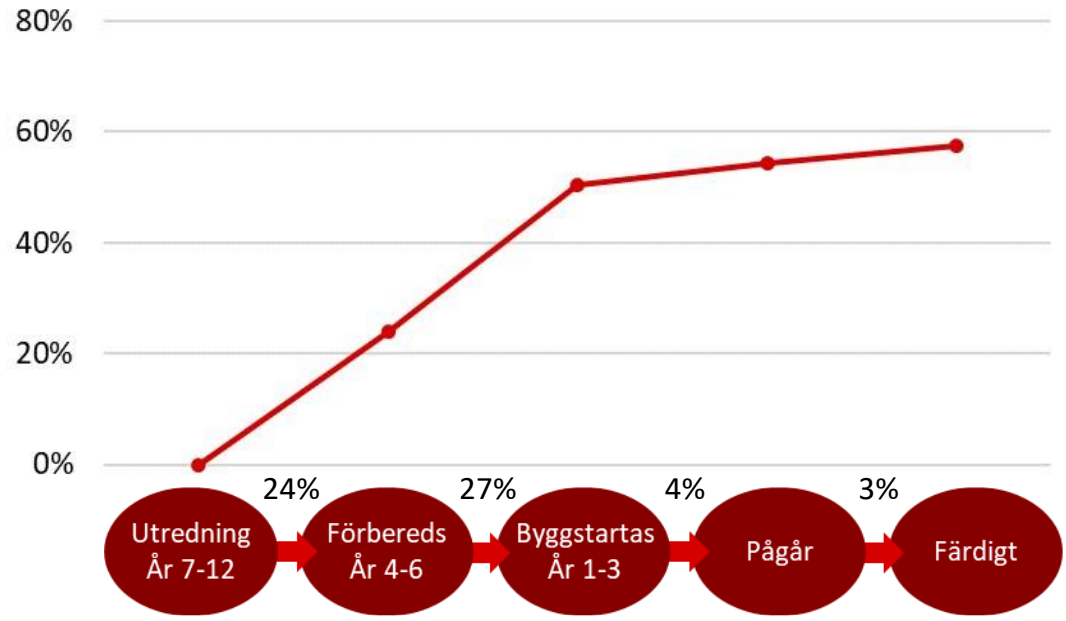


Figur 6. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

När en investering först kommer med i nationell plan är dess kostnad och effekter mycket osäkra. Dels är investeringens utformning och omfattning ännu inte bestämd, dels har de data som krävs för närmare kostnads- och effektberäkningar ännu inte samlats in. Det är först i och med att ett investeringsförslag tas med i den nationella planen som dess utformning, kostnad och effekter börjar utredas i detalj. Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

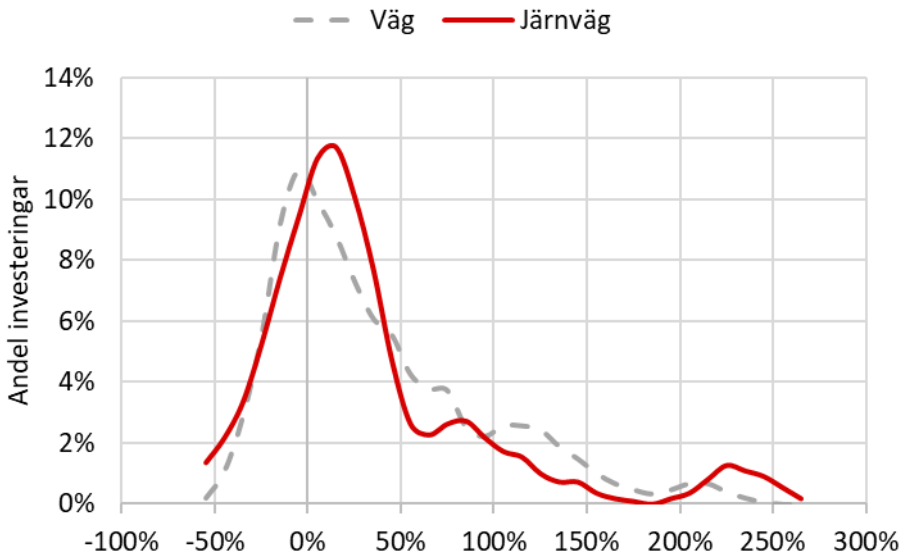
Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat– se Figur 7. Kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut

ligger däremot i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna (även om det förekommer variationer).



Figur 7. Investeringars kostnader ökar framför allt under utrednings- och planeringsskedet.

Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Om kostnaderna underskattades ungefär lika mycket för alla investeringar vore inte omprövningar i senare skeden lika angeläget – rangordningen av investeringsförslag skulle ju inte påverkas om alla investeringars kostnader ökade lika mycket. Men spridningen i hur kostnadsbedömningarna förändras under utredningsskedena är i själva verket mycket stor – se Figur 3.



Figur 8. Endast ett begränsat antal investeringar ökar kraftigt i kostnad. Att undvika generella kostnadsökningar för hela portföljen handlar i hög grad om att ompröva dessa.

Under utredningsskedet visar sig många investeringar leva upp till förväntningarna, medan en mindre andel av investeringarna visar sig kosta mycket mer (eller ge lägre samhällsnyttor) än förväntat. De investeringar som visat sig bli så dyra att de inte längre är värda sin kostnad bör tas ut ur planen eller utformas annorlunda. Annars används inte investeringsmedlen så att de skapar största möjliga samhällsnytta, och det är oundvikligt att planens totala kostnad ökar.

Förbättrade kostnadsbedömningar i tidiga skeden är angeläget, men det räcker inte. Det är ofrånkomligt att kostnadsbedömningar är osäkra i tidiga skeden, eftersom utformning och omfattning ännu inte är bestämda och data för kostnads- och effektberäkningar ännu inte är insamlade. Det är först efter utredningsskedet som det är möjligt att göra välgrundade bedömningar av nyttor och kostnader.

Att investeringar hittills så sällan tagits ut ur planen, även om kostnader visat sig underskattade eller nyttor överskattade, leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar. Om verkliga nyttor och kostnader varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda, så att mer samhällsnytta kunnat skapas för samma budget.

Det riskerar också att skapa incitament att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar även risken för omfattningsökningar, eftersom incitamenten och möjligheterna att hålla emot tillkommande krav och önskemål minskar. Kostnadsökningar i ett objekt gör också att andra objekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod och minskar framtida handlingsutrymme.

Planeringsprocessen är som sagt avsedd att sålla fram de bästa investeringarna genom beslut och utredningar i flera steg, där beslutet om vilka investeringar som ska genomföras fattas först efter att kostnader och effekter utretts noga. Med tiden har dock ett synsätt vuxit fram där investeringar uppfattas som löften om genomförande så snart de läggs in i planen för att utredas, i stället för planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sållas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat.

Detta problem har uppmärksammats både av Riksrevisionen (2023:25) och Trafikverket (2024:003), och regeringen har understrukit att investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas (prop. 2024/25:28; LI2025/00640). Regeringens direktiv att planeringsprocessen måste fungera som avsett har präglat arbetet med planförslaget. Förnyade kostnads- och effektbedömningar har tagits fram för samtliga investeringar som ännu inte är bundna av byggstartsbeslut eller andra regeringsbeslut. De har sedan rangordnats efter kostnadseffektivitet och jämförts med nya kandidater till planen som bedömts och rangordnats på samma sätt.

I enlighet med hur planeringsprocessen är tänkt att fungera föreslås ett tiotal objekt utgå ur den nationella planen. Orsaken är att kostnaderna under utredningsskedet bedömts bli alltför höga i förhållande till deras samhällsnyttor. I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig mer än dubbelt så höga som bedömningen när de först togs med i den nationella planen. I några fall har nyttorna visat sig lägre än förväntat. Dessa investeringar föreslås ersättas med nära trettio andra investeringar med högre samhällsnyttor, vilket gör att mer samhällsnytta kan skapas för den givna ramen.

Transparent prioritering efter högst samhällsnytta

Nytt jämfört med tidigare planrevideringar är att vi inte bara presenterar ett planförslag, utan en rangordning av samtliga namngivna investeringar (som inte redan pågår eller som vi betraktar som beslutade), både i nu gällande plan och alla nya kandidater.

En sådan rangordning ska inte tas som en absolut sanning, eftersom den vilar på beräkningar och bedömningar som ofrånkomligen innehåller osäkerheter. Vår förhoppning är dock att en explicit motiverad rangordning av samtliga namngivna investeringar efter samhällsekonomisk lönsamhet ska göra planförslaget mer användbart, begripligt, transparent, objektivt och överblickbart för såväl beslutsfattare som alla andra intresserade.

I inriktningsunderlaget från 2024 angavs hur denna rangordning skulle konstrueras, och vi har i allt väsentligt följt dessa principer (se faktaruta). Investeringar som redan pågår, eller som har fått eller föreslagits få byggstartsbeslut, har inte övervägts för omprövning och därför inte rangordnats.

Detsamma gäller några få stora investeringar där regeringen nyligen har fattat beslut som vi har tolkat som att dessa investeringar ska ingå i planförslaget.

Prioriteringskriterier investeringsobjekt:

1. Avgör vilka objekt som kommit så långt i planeringen att de inte ska omprövas i planrevideringen (så kallade bundna objekt)
2. Avgör vilka objekt som anses nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt
3. Avgör vilka standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms som nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet
4. Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet (både kvantifierbara och icke-kvantifierbara effekter inkl. systemeffekter). Där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats.

Alla övriga investeringar (prioritetsgrupp 4 i faktarutan) i gällande plan samt de nya kandidaterna har först rangordnats efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning har sedan justerats för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader samt system- och stråkeffekter (synergieffekter mellan objekt som gör att deras samlade nytta blir större än nyttan av varje enskilt objekt).

Denna samlade samhällsekonomiska rangordning har sedan justerats ytterligare en gång med hänsyn till andra överväganden än samhällsekonomiska, till exempel långt gångna planeringsprocesser eller andra speciella förhållanden. Totalförsvarets behov har också ingått som en prioriteringsfaktor. Hela rangordningen, med såväl beräknade underlag som motiveringar till justeringar av rangordningen, är publicerad i Trafikverkets underlagsrapport om investeringar (2025:115).

Denna rangordning har utgjort grunden för vilka investeringar i gällande plan som föreslås utgå ur planen, och vilka nya kandidater som föreslås ingå i stället. En rangordning av detta slag riskerar att ge ett intryck av överdriven exakthet. Som redan påpekats finns det osäkerheter i såväl beräkningar som bedömningar. Den exakta ordningen mellan objekt som ligger nära varann i rangordningen ska därför ses som en indikation snarare än ett exakt ställningstagande. Våra känslighets-analyser visar dock att den samhällsekonomiska rangordningen i hög grad är robust för osäkerheter i antaganden, prognoser och hur effekter värderas relativt varandra.

Trots osäkerheter är det ofrånkomligt att rangordningar måste göras: i slutändan måste beslut fattas om vilka objekt som ska finns med i planen. Vi menar att det finns flera fördelar med att upprätta och publicera en explicit rangordning, och att dessa uppväger eventuella nackdelar. Det ökar transparensen och begripligheten i våra förslag: samtliga beräkningar, bedömningar av ej beräknade effekter och våra

motiveringar till olika justeringar finns med. Det underlättar konstruktiva diskussioner när meningar om vad som ska prioriteras går isär. Vidare gör det beslutsunderlaget mer användbart och överblickbart för beslutsfattande och diskussioner.

Både Riksrevisionen och regeringen har efterlyst tydligare motiveringar för vilka investeringar som inkluderas i Trafikverkets planförslag. I och med detta nya arbetssätt hoppas vi kunna bidra med detta.

Ökat fokus på genomförbarhet

En del i att skapa mesta möjliga nytta för tilldelade medel är att åtgärderna som föreslås kan genomföras på ett effektivt sätt.

God genomförbarhet handlar, utöver att vi som nämnts ovan ökar vår operativa förmåga, om att marknaden ska kunna ta emot våra uppdrag, och att vi planerar genomförandet av åtgärder utifrån detta. För att kunna påbörja en större upprustning behöver aktörerna på marknaden i god tid få tydliga signaler så att de kan bygga upp sin kapacitet. Vi behöver ha ett fortsatt nära samarbete med våra entreprenörer och leverantörer, och tillsammans hitta nya strategier och ett långsiktigt samarbete. På så sätt kan vi genomföra fler åtgärder på ett effektivt sätt. Vi kommer också att fortsätta att utveckla myndighetens upphandlingsstrategier.

Genomförbarhet handlar också om att vi kan upprätthålla tillgängligheten för trafikanter, resenärer och näringsliv på våra vägar och järnvägar när vi genomför åtgärder. Därför utvecklar vi hela tiden våra metoder för arbeten på väg och järnväg, i nära samarbete med branschen. Målet är att vara så effektiva som möjligt och bibehålla en god framkomlighet i systemen även under tiden vi rustar upp och utvecklar anläggningen.

Rätt kompetens är också avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Som Trafikverket tidigare konstaterat (Trafikverket 2025:055) finns den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen i utbildningssystemet. Som en del i att stärka förutsättningarna för detta föreslås att Trafikverket ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen.

Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning

Utifrån rangordningsprocessen genomförs omtag i två objekt och nio objekt i gällande plan utgår. Därmed frigörs över 20 miljarder kronor som kan användas till mer kostnadseffektiva åtgärder. Att ovanstående objekt utgår innebär att 27 nya objekt med generellt mycket hög kostnadseffektivitet kan inrymmas i planförslaget.

Omtag sker för Gävle–Kringlan och Maria–Helsingborg. För dessa objekt är den aktuella kostnadsbedömningen cirka 15,8 miljarder kronor respektive cirka 10,5

miljarder kronor, vilket innebär en mer än dubbelt så hög kostnad som när objekten först kom med i planen (2018–2029).

För Gävle-Kringlan krävs omtag i utformningsarbetet för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Pågående lokaliseringsutredning slutförs i Maria–Helsingborg för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.

Åtgärder som utgår är Sundsvall C–Dingersjö (delen Kubikenborg–Dingersjö), E18 Valnäs–riksgränsen (delen Töcksfors–Bäckevarv), Räppe station, Räppe–Växjö, E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar; E10 Kauppinen–Kiruna, E22 Gladhammar–Verkebäck, Malmbanan Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt samt Essingeleden ledverk.

De flesta objekt har hög samhällsekonomisk lönsamhet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet 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.

De namngivna investeringar i planen vars samhällsekonomiska lönsamhet har bedömts[2] har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,3. Variationen i samhällsekonomisk lönsamhet är stor. De fem stora objekten som tolkats som bundna av tidigare regeringsbeslut (Göteborg–Borås, Hässleholm-Lund, Norrbotniabanan, Fyra spår Uppsala, Sydostlänken) har en genomsnittlig nuvärdeskvot på -0,8, medan resterande namngivna investeringar i planförslaget har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 1,0. Av dessa har järnvägsobjekten en genomsnittlig lönsamhet på 1,1, vägobjekten 1,4 och sjöfartsobjekten[3] -0,1. Den genomsnittliga lönsamheten i planförslaget ökas väsentligt av att ett tiotal olönsamma objekt föreslås utgå ur planen (genomsnittlig NNK -0,7), och ersättas av nära trettio mycket lönsamma objekt (genomsnittlig NNK 1,6).

Den samhällsekonomiska lönsamheten hos övriga delar av planen kan inte beräknas på samma sätt, bland annat för att åtgärderna inte specificeras exakt i förväg eller för att det saknas metoder. Vår bedömning är dock att trimnings-, miljö- och underhållsåtgärder generellt har god samhällsekonomisk lönsamhet,

[2] Alla siffror i detta stycke avser samhällsnyttor inklusive ej beräknade effekter som kvantifierats genom rangordningsprocessen.

[3] Sjöfartsobjektens svaga genomsnittliga lönsamhet beror på ombyggnaden av slussarna i Trollhättan, med en NNK på -0,2. Övriga två sjöfartsobjekt har god lönsamhet.

baserat på beräkningar för representativa typåtgärder och delar av vidmakthållandeanslaget.

Väg- och järnvägsinvesteringar som bedöms lämpliga att genomföra som OPS

Ytterligare en ny utgångspunkt som kan ge effektivitetsvinster är att vi identifierar investeringsobjekt som kan vara aktuella att projekteras och byggas av annan aktör än Trafikverket. I direktivet ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS).

Vårt arbete har lett till att fyra vägobjekt och fem järnvägsobjekt bedöms lämpliga att genomföra som OPS. Upplägget innebär ett längre gående ansvar för såväl genomförande som drift och underhåll och syftar till att nå effektivitetsvinster.

Planens innehåll och effekter – åtgärder som stärker näringsliv och pendling

Omfattande upprustning av vägarna

De ökade medlen för vidmakthållande gör att det eftersatta vägunderhållet kan återtas under planperioden. Det innebär att vägarnas funktion kan säkerställas, och att mindre pengar behöver användas till att avhjälpa akuta fel.

De ökade medlen innebär också att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4 (som tillåter tyngre lastbilar) påskyndas, och att medlen för bärighetsåtgärder nästan fördubblas till 42 miljarder kronor. Trafikverkets ambition är att hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 2030, och hela det strategiska vägnätet för tung trafik 2033. Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid planperiodens slut. BK4-satsningen främjar näringslivets transporter genom att mer kan lastas per lastbil, men också hållbarhetsmål och totalförsvarsbehov. Som ett resultat av de åtgärder som genomförs under perioden kommer framkomligheten på vägarna att upprätthållas och successivt förbättras.

Satsning på ökad bärighet:

- Hela stamvägnätet ska vara upplåtet för BK4 år 2030, möjligen med vissa undantag i storstadsregionerna med hänsyn till andra pågående projekt och trafiksituationen.
- Hela det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara upplåtet för BK4 år 2033. Vägnätet är utpekat tillsammans med näringslivet som det allra viktigaste att upplåta för BK4.
- Hela det statliga vägnätet som tidigare var upplåtet för BK1 ska i princip vara upplåtet för BK4 vid slutet på av planperioden. Det kan dock finnas delar av dagens BK1-vägnät där det är mindre lämpligt att godstrafik går, exempelvis ur ett trafiksäkerhetsperspektiv eller av miljöhänsyn.

Det enskilda vägnätet står för huvuddelen av Sveriges vägnät räknat i kilometer, och sköts av dem som använder vägen – ofta fastighetsägare organiserade i en samfällighet. Vissa enskilda vägar är berättigade till statsbidrag. De ökade medlen till vidmakthållande möjliggör att statsbidragen till enskild väghållning kan ökas med två tredjedelar till 30 miljarder kronor. Därmed kan den faktiska bidragsandelen återställas och bidrag kan ges till fler större underhållsprojekt och klimatsäkringsåtgärder.

Väginvesteringar som minskar restid och bidrar till regionförstoring

Många av åtgärdsförslagen på det nationella stamvägnätet följer med från planen för 2022–2033. Huvudsakligen bidrar vägåtgärderna till att minska restiden och förbättra trafiksäkerheten. De bidrar därmed bland annat till regional utveckling genom mer integrerade arbets- och bostadsmarknader och stärkt näringsliv.

Tidigare beslutade större projekt är E4 Förbifart Stockholm (pågår), E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, E4/E20 Hallunda–Vårby, E4 förbifart Skellefteå, E22 Förbi Söderköping, E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågår), E22 Björketorp–Nättraby, riksväg 50 Medevi–Brattebro, E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, E4 Trafikplats Ljungarum, E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarp, E65 Svedala–Börringe, E45 Vattnäs–Trunna och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre objekt som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötesseparering fördelade över landet.

Planförslaget innehåller också ett antal nya väginvesteringar med hög kostnadseffektivitet, alltså stora tillgänglighets- och trafiksäkerhetseffekter per satsad krona. Hit hör bland annat åtgärder vid E4 Häggvik–Rotebro, E4 trafikplats Ekhagen, E6 Alnarp–Lomma, E4 trafikplats Ättekulla, E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, E4/E20 Södertäljebron, E45 Vänersborg–Mellerud samt brandbekämpningssystem i Södra länken.

Vidare föreslås medlen till trimningsåtgärder öka väsentligt, det vill säga åtgärder som kostar upp till 150 miljoner kronor. Exempel på trimningar av vägsystemet är stigningskörfält eller utökning med körfält, ombyggnad av korsningar, trafikplatser,

nya eller utbyggda rastplatser och säkra uppställningsplatser samt åtgärder för trafikledning. Trimningsåtgärder kan även genomföras för att förbättra kollektivtrafiken genom attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter. De kan också bidra till förbättrade förutsättningar att cykla och till att öka trafiksäkerheten för cyklister.

Trimningsåtgärder:

Trimningsåtgärder är åtgärder upp till en kostnad av 150 miljoner kronor. Dessa åtgärder har en god uppfyllelse av de transportpolitiska målen genom att de kan åstadkomma förbättringar, huvudsakligen i det befintliga transportsystemet, utan dyra investeringar i ny infrastruktur. Till skillnad mot namngivna investeringar, som är objekt som uppgår till över 150 miljoner kronor, beslutar Trafikverket över vilka trimningsåtgärder som ska genomföras.

Fortsatt upprustning av järnvägen

Vi kan se resultatet av den upptrappning av järnvägsunderhåll som pågått sedan 2021. Tillsammans med branschen driver vi flera förbättringsinitiativ för att stärka vår operativa förmåga och redan nu syns effekter av dessa initiativ. Vår ökade produktionsförmåga gör att fler och större åtgärder kommer ut i anläggningen. En viktig utmaning är tillgång till tid i spår för att genomföra åtgärder.

Trafikverket har tillsammans med övriga aktörer i Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS) tagit fram en gemensam färdplan där det anges att ambitionen bör vara att eliminera det eftersatta underhållet så snart det är rimligt möjligt, med målet att Sverige inte ska ha något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050. Vi bedömer att vi i kommande planperioder kommer att kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet. Det förutsätter att de ekonomiska resurserna ökar stegvis och stabilt.

Det nya signalsystemet ERTMS är en stor och viktig satsning som berör hela järnvägssystemet. Det är en direkt förutsättning för att nå effekt av andra järnvägssatsningar och en viktig del av järnvägens modernisering. Det bidrar också till att kapaciteten och tillgängligheten på järnvägen kan upprätthållas. Vi ökar nu takten i införandet, så att ERTMS ska finnas på högtrafikerade sträckor år 2042. Stockholmsområdet undantas tills vidare från det tidsatta målet på grund av speciella förutsättningar som begränsar den praktiska genomförbarheten.

ERTMS införs först på de sträckor som redan är påbörjade, och därefter sker en successiv utrullning via de högtrafikerade stråken. Därmed säkerställs signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet. Vi hanterar då även de krav som kommer från EU. Samtidigt ger det möjlighet att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomlighet för trafik. Dagens signalsystem ATC kommer fortfarande att finnas kvar 2042 i stora delar av övrig anläggning. I planen ingår även upprustning av optonätet för att ge

signalsystemet tillgång till robust transmission både för ERTMS och ATC. Ytterligare en ny satsning är att planförslaget också innehåller medel för att delfinansiera den ombordutrustning som krävs för att tågen ska kunna använda ERTMS.

Järnvägsinvesteringar som ökar kapacitet och robusthet

Förslagen till järnvägsinvesteringar är i huvudsak desamma som i den nationella planen för 2022–2033, och de utgör i detta planförslag cirka 80 procent av medlen till namngivna investeringar. Det handlar bland annat om stora systemutvecklande satsningar på stråken nära storstäderna samt i Västerbotten och Norrbotten.

Detta inkluderar sedan tidigare beslutade sträckor mellan Stockholm och Linköping (Ostlänken), Lund och Hässleholm, Göteborg och Borås samt Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Planförslaget innehåller även åtgärder för att möta industrisatsningarna i Norrbotten genom kapacitetsförbättringar på Malmbanan och åtgärder på Luleå station.

Flera andra stora investeringar följer med från den förra planen. Det gäller Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby och på banorna Värnamo–Jönköping/Nässjö. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan, Västkustbanan och Västra stambanan.

Planförslaget innehåller också ett antal nya järnvägsinvesteringar med hög kostnadseffektivitet som bland annat ökar järnvägens kapacitet, flexibilitet och robusthet mot störningar. Hit hör bland annat signaloptimering på sträckan Solna–Skavstaby, förberedelser för högre kapacitet på sträckan Göteborg–Alingsås, uppställningsspår på Halmstad C, förbigångsspår på Västkustbanan (Tyllered), dubbelspår Umeå C–Umeå Ö, dubbelspår på Ystadbanan (Skurup–Rydsgård), mötesspår på Norge-Vänerbanan (Kil–Skälebol) och Värmlandsbanan (Kil–Charlottenberg), spår och plattformar på Kalmar C, kapacitetsåtgärder i Helsingborg C–Helsingborgs gbg, åtgärder på Märsta station och bangård, åtgärder på Tomteboda bangård samt hastighetsökande åtgärder på sträckan Öxnered–Lund.

Utöver detta ingår det ett stort antal åtgärder med lägre kostnad för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik på befintliga järnvägar. Det handlar exempelvis om åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning och olika trimningsåtgärder. Exempel på trimningsåtgärder är justering av befintliga spår eller signalsystem som möjliggör hastighetshöjning och kapacitetsökning, förlängning av mötesspår, teknikutveckling samt trafikledningsåtgärder.

Åtgärder för att öka möjligheten till omledning är viktiga för att fler underhålls-åtgärder ska kunna genomföras utan att ge stora trafikstörningar och för att stärka

totalförsvaret. Längre mötesspår kan ge stor nytta bland annat genom att möjliggöra trafik med långa godståg.

I förslaget ingår också den så kallade näringslivspotten. I potten finns medel för åtgärder som näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket pekar ut som angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidra till intermodala transportlösningar. Vi föreslår att 1,2 miljarder kronor avsätts till näringslivspotten och används under planens första åtta år, vilket innebär en högre ambition än i gällande plan. En ökad satsning på nytt signalsystem påskyndar järnvägens modernisering och upprätthåller tillgängligheten.

Sjöfartsinvesteringar förbättrar farlederna för gods

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje, liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren samt mellan Landsort och Södertälje. Exempel på trimningsåtgärder inom farledsåtgärder är förstärkt farledsutmärkning och muddring. Bedömningen är att konnektiviteten för sjöfart och luftfart gentemot övriga trafikslag förbättras under planperioden.

Sjöfartsverket avser att förnya isbrytarflottan och en ny isbrytarstrategi är under framtagande. Upphandling av en isbrytare pågår. Trafikverket föreslår att bidrag till ytterligare en ny isbrytare, utöver den som nu upphandlas, ska ingå i planen.

Ökad satsning på klimatanpassning av vägar och järnvägar

Vi planerar att satsa 5 miljarder kronor av vägunderhållet på riskreducerande åtgärder under planperioden. Det handlar till exempel om extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Vi anpassar även järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna. I planen ingår därför både satsningar inom vidmakthållande järnväg och trimningsåtgärder (för cirka 1,4 miljarder kronor), exempelvis för utbyte av trummor till nya med större radie och för erosionsskydd.

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen

De ökade medlen till trimningsåtgärder omfattar bland annat mer pengar till trafiksäkerhetsåtgärder, en ökning från cirka 14 miljarder kronor i gällande plan till 20 miljarder kronor i planförslaget. Trimningsåtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägsystemet är generellt kostnadseffektiva, och omfattar bland annat säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mitträffling, säkrare vägmiljöer i tätort och vid genomfarter, automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och poliskontrollplatser.

Vi ökar också takten i genomförandet av fysiska trafiksäkerhetsåtgärder i järnvägssystemet genom exempelvis plankorsningsåtgärder, intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning. Därmed kan antalet suicid och obehöriga i spår minskas.

Även underhållsåtgärderna och de namngivna investeringarna förbättrar trafiksäkerheten. Behovet att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är dock fortsatt stort. Etappmålen för trafiksäkerhet 2030 innebär att antalet omkomna ska halveras och antalet svårt skadade minska med en fjärdedel jämfört med genomsnittet 2017–2019. De viktigaste åtgärderna för att uppnå detta är ökad mötesseparering, fortsatt anpassning av hastighetsgränser och övervakning av hastighetsgränserna. Alla åtgärder som är nödvändiga för att klara etappmålen för 2030 ryms inte i planen.

Påverkan på miljö och människors hälsa begränsas

Av trimnings- och miljöåtgärderna planeras drygt 16 miljarder kronor gå till riktade miljöåtgärder. Deras huvudsyfte är att åtgärda brister i, eller i anslutning till, befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än idag, eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik.

Inom miljöåtgärder ryms åtgärder som bidrar till goda livs- och naturmiljöer. Exempel på åtgärder är bullerskydd av uteplatser, bättre ljuddämpning i fasader, bullerdämpande skärmar och vallar, bullerreducerande beläggning på vägar samt inlösen av hus med höga vibrationsvärden.

Det ryms också åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden. Exempel på åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, restaurering av alléer, främjande av artrika infrastrukturmiljöer, bekämpning av invasiva arter, kultur-, gestaltnings- och landskapsvårdande åtgärder samt åtgärder mot vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur.

Vidare ingår åtgärder som syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Exempel på åtgärder är uppsättning av vägräcken samt åtgärder mot avsnörda vikar och sund.

Slutligen ingår åtgärder som syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön i form av förorenade områden som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Exempel på åtgärder är undersökningar, saneringar, kontrollprogram av förorenade områden samt återställande av mark som gynnar naturmiljö. Genom ökat vägunderhåll kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

Elektrifiering, digitalisering och automatisering kan effektivisera transporter och ge bättre resmöjligheter. Trafikverket har en viktig roll för att påskynda denna utveckling. Det gör vi genom utvecklingsprojekt som till exempel intelligenta informationssystem om vinterväglag som ökar trafiksäkerheten, automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten, och digitala trafikregler som ger tung trafik information om vilka vägar som kan användas.

Ett annat exempel är att vi har tagit fram en metod för digital bedömning av rälsens skick, där mätvagnar filmar Trafikverkets hela järnvägsanläggning under färd. Med hjälp av artificiell intelligens analyseras och tolkas bilderna för att identifiera sprickbildning på rälsen. Det gör att skador kan repareras innan de har hunnit bli så allvarliga att hela rälen behöver bytas. Det har gjort att vi undvikit dyra akuta rälsbyten och minskat driftstörningar, vilket resulterat i en besparing på över 200 miljoner kronor under ett enda år.

Första delen: Utgångspunkter

Vad utgår vi ifrån när vi tar fram den nationella planen för transportinfrastrukturen? Det handlar den första delen av rapporten om. Här kan du läsa om regeringens uppdrag, målen för transportpolitiken och hur vi har gått tillväga för att ta fram våra förslag. Vi går också igenom den förväntade trafikutvecklingen och hur det svenska transportsystemet behöver utvecklas för att uppfylla kraven i det transeuropeiska transportnätet. Dessutom beskriver vi pågående åtgärder som på sikt ska göra användningen av transportsystemet effektivare.



1 Uppdragets genomförande

Detta inledande kapitel beskriver kortfattat hur planförslaget har tagits fram. Här kan du läsa om regeringens uppdragsdirektiv och hur vi tolkat det samt hur vi valt att prioritera inom givna ramar och förutsättningar i övrigt.

1.1 Framtagande av planförslaget

Vad ingår i den nationella planen?

Syftet med den nationella planen för transportinfrastruktur är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Planförslaget beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas för perioden 2026–2037. Planen revideras normalt vart fjärde år och omfattar:

- drift och underhåll på väg och järnväg samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar
- statsbidrag till enskild väghållning och drift av icke-statliga flygplatser
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och
- statlig medfinansiering till länsplanerna.

Det upprättas också länsplaner som omfattar investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Det är regionerna som upprättar och beslutar om länsplaner för regional transport-infrastruktur, där bland annat Trafikverket bistår med underlag samt genomför planerna. Länsplanerna ska även de bidra till att de transportpolitiska målen uppnås, men med hänsyn till de regionala förutsättningarna.

Tabell 1. Illustration över vilken plan som hanterar olika verksamheter.

Verksamhet	Nationell plan	Länsplaner
Drift och underhåll	• Det statliga vägnätet, dvs både nationella stamvägar och regionala vägar • Det statliga järnvägsnätet • Statsbidrag till enskild väghållning	
Övriga effektiviseringar av transportsystemet	• Finansieras i sin helhet i nationell plan	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Åtgärdsområde trimning	• Det statliga järnvägsnätet • Nationella stamvägar • Utpekat nationellt kollektivtrafiknät för personer med funktionsnedsättning	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan • Detta gäller ej samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet och inte heller cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet
Åtgärdsområde miljö	• Det statliga järnvägsnätet • Det statliga vägnätet	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Namngivna investeringar	• Det statliga järnvägsnätet • Nationella stamvägar • Strategiska slussar och farleder	• Regionala statliga vägar • Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Statlig medfinansiering	• Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. • Statlig medfinansiering till drift av flygplatser	• Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. • Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan • Statlig medfinansiering till drift av utpekade flygplatser

Vägen fram till den reviderade planen

Arbetet med att revidera planen inleddes redan när den nu gällande planen fastställdes i juni 2022. Där gav regeringen Trafikverket i uppdrag att genomföra ett antal prioriterade utredningar. Dessa, och andra regeringsuppdrag, har löpande redovisats (se kapitlet Referenser).

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037 (LI2023/02737). Underlaget redovisades den 15 januari 2024. Med utgångspunkt i bland annat detta underlag tog regeringen fram propositionen ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera”. Propositionen överlämnades sedan till riksdagen 8 oktober 2024. Riksdagen fattade därefter beslut 11 december 2024 i enlighet med regeringens förslag.

Den 20 mars 2025 fick Trafikverket regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. I direktivet framgår inriktningen för arbetet. Här beskrivs grundläggande utgångspunkter, som att förslaget ska utgå från det övergripande transportpolitiska målet med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål, inklusive etappmålen för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn. Det ska också utgå från fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. I direktivet beskrivs också de ekonomiska ramarna och hur de ska fördelas. Läs direktivet i sin helhet här: direktiv. De ekonomiska ramarna för planen beskrivs i kapitel 5 och kapitel 12.

Trafikverket redovisar nu sitt planförslag till regeringen samtidigt som det går på remiss. Vi kommer senast 30 november 2025 att redovisa en samlad effektbedömning av planförslaget och länsplanerna till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Den kommer att innehålla en samhällsekonomisk analys, en analys av effekterna på de transportpolitiska målen samt en analys av fördelningseffekter. Remissynpunkter lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Efter beredning av förslaget och synpunkterna beslutar regeringen slutligen om innehållet i nationell plan, vilket kan innebära ändringar av Trafikverkets planförslag.

Prioriteringar sker stegvis i planeringsprocessen

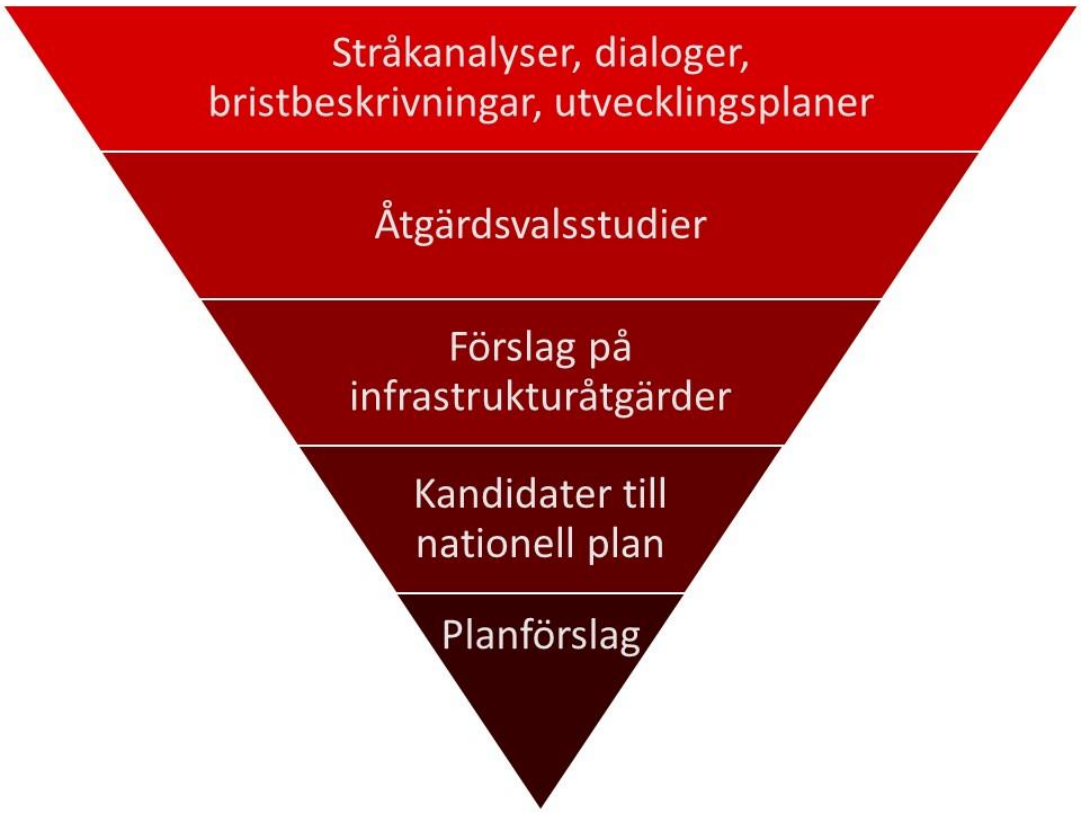
I det förra avsnittet beskrivs den formella processen för att ta fram en ny nationell plan. Trafikverkets arbete med att ta fram underlag till planen börjar dock tidigare än så.

Prioriteringarna av namngivna objekt i planen föregås av utredningar i mycket tidiga skeden. De utförs i många fall genom så kallade åtgärdsvalsstudier där fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande förhållningssätt är centrala utgångspunkter. Trafikverket samverkar i stor utsträckning med kommuner och regioner i utredningar om hur brister i transportsystemet kan åtgärdas. Vi samverkar även med näringslivet när initiativ eller förslag på utredningar kommer därifrån.

Antalet sådana utredningar som har mynnat ut i analyserade investeringsobjekt uppgår ackumulerat, och grovt uppskattat, till i storleksordningen 500, och i den gruppen av åtgärder ingår endast sådana objekt som hittills aldrig prioriterats in i nationell plan, men som i något skede bedömts kunna bli aktuella. Det har med andra ord vuxit fram en betydande åtgärdsbank, där åtgärdernas relevans med tiden kan ha ökat eller minskat.

Som en del i de mer konkreta förberedelserna inför en planrevidering beslutar Trafikverket vilka av alla analyserade investeringsobjekt som ska uppdateras med avseende på kostnader och effektbedömningar. Det är ett omfattande arbete som behöver starta i mycket god tid för att hinnas med. Inför denna planrevidering beslutades redan i mars 2024 att uppdatera uppgifter om både de objekt som ligger i gällande planer och drygt 100 nya investeringsobjekt (TRV 2024/26635). I detta planeringsskede hade Trafikverket precis lämnat ett förslag till inriktningsunderlag, men infrastrukturpropositionen var ännu inte presenterad. Därför var det nödvändigt med en tillräckligt omfattande uppdatering för att kunna hantera olika scenarier.

När så propositionen kom hösten 2024 och sedermera direktivet våren 2025, stod det klart att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara den vägledande principen i urvalet av objekt, och att avvikelser från denna princip tydligt ska motiveras. Efter intern beredning med dessa utgångspunkter kunde de uppdaterade objekten rangordnas enligt transparenta kriterier. Hela processen kan illustreras med en tratt där prioriteringen successivt växer fram, och där det sista skedet är planrevideringen och det nu aktuella planförslaget.



Figur 9. Schematisk illustration av processen från idé till nytt investeringsobjekt.

Arbetet har präglats av dialog och lyssnande

Trafikverket befinner sig sedan en tid tillbaka i ett omfattande och långsiktigt förändringsarbete. Vi kraftsamlar med ambitionen att bli en mer lyhörd och effektiv myndighet, som skapar mer värde till dem vi är till för. Det har gett avtryck i detta planförslag, exempelvis genom mer transparenta prioriteringskriterier och ett större fokus på genomförandefrågor än tidigare.

Förslaget har också tagits fram i dialog med ett brett spektrum av aktörer. I denna dialog har flera aktörer framhållit vikten av att satsa på triangelspår, omledningsmöjligheter och andra åtgärder för att skapa ett redundant och robust transportsystem. Trafikverket delar den bedömningen och föreslår därför en prioriterad utredning för att få ett nationellt och samlat perspektiv på detta värde. Det är ett exempel på vilket avtryck dialogen har gett i planförslaget.

Vi har haft en löpande dialog med länsplaneupprättare och andra berörda, både i etablerade forum och genom kommunikationsaktiviteter riktade till regioner, näringsliv och branschorganisationer. Under hösten 2024 och våren 2025 anordnade vi flera webbinarier och möten med direktivet som utgångspunkt. Andra dialoger har förts mycket tidigt och tagit avstamp i gällande nationell plan.

Miljöhänsyn har integrerats i planen

För att främja en hållbar utveckling har Trafikverket integrerat miljöhänsyn i planen. Du hittar en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av planförslaget tillsammans med andra underlag på länken Nationell plan 2026-2037 - Bransch (trafikverket.se).

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en redovisning av planförslagets förväntade effekter på miljön, övervägda alternativ, känslighetsanalyser samt rekommendationer. Den remitteras tillsammans med detta planförslag, och utgör ett underlag för regeringens fortsatta beredning och fastställelse av ny nationell plan.

I enlighet med miljöbalken har vi genomfört avgränsningssamråd med kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter, som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen. I samråd med Naturvårdsverket har vi bedömt att planen 2026–2037 inte innebär någon risk för betydande miljöpåverkan i annat land, och att det därför inte finns anledning till samråd med andra länder enligt 6 kap. 13 § miljöbalken. Det kan dock bli aktuellt med sådant samråd i samband med planläggningen av enskilda infrastrukturåtgärder.

Miljöbedömningen har varit en integrerad del av arbetet med att ta fram plan-förslaget. Inriktningen har varit att integrera miljö i relevanta vägval och beslut, vid sidan av att beskriva och bedöma planförslagets effekter. Relevanta miljöaspekter har identifierats och bedömts fortlöpande i arbetet, som underlag till sådana vägval och beslut. De finns med i underlaget för ram och fördelning av medel till trimnings- och miljöåtgärder, och i underlaget för prioritering av dels namngivna investeringar i gällande plan som omprövas, dels kandidater till att tas in i planförslaget. Vilka drift- och underhållsåtgärder som genomförs bestäms först i senare planeringsskeden, och miljöbedömningen har varit en del av arbetet med att ta fram de prioriteringsgrunder som ska gälla för fortsatt planering och prioritering.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas enligt uppdraget samtidigt som planförslaget. Samtidigt utvecklas planförslagets innehåll, budskap och underlag under hela uppdragets tid. Det gör att framtagande av miljökonsekvens-beskrivningen i praktiken skett parallellt med framtagande av planförslaget och har baserats på en preliminär version av planförslaget. Såväl underliggande analyser som miljökonsekvensbeskrivningens innehåll har anpassats till dessa förut-sättningar. Senast den 30 november 2025 kommer Trafikverket att leverera en samlad effektbedömning som bygger på det slutgiltiga planförslaget och på de preliminära länsplanerna. Ett mer fullständigt underlag och mer tid för analys innebär att vi då kan bekräfta eller justera miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och slutsatser.

Prioriteringarna utgår från riksdagens beslut om ramar

Riksdagen beslutade den 11 december 2024 om de ekonomiska ramarna för planperioden 2026–2037. De framgår av Tabell 2, och jämförs där också med tidigare beslutade ramar uttryckta i både nu aktuell prisnivå och den då gällande. I dessa ramar ingår inte trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter eller olika former av medfinansiering. De ekonomiska ramarna är en viktig utgångspunkt för förståelsen av Trafikverkets prioriteringar, som utvecklas nedan.

Tabell 2. Ekonomiska ramar, miljarder kronor (avrundat)

Ekonomiska ramar (miljarder kronor)	2022–2033 prisnivå 2021	2022–2033 prisnivå 2025	2026–2037 prisnivå 2025
Vidmakthållande väg	197	239	354
Vidmakthållande järnväg	165	200	210
Utveckling	437	530	607
Summa	**799**	**968**	**1 171**

När de nya ekonomiska ramarna jämförs med den gällande planen behöver hänsyn också tas till att regeringen har beslutat att förvaltningskostnader ska budgeteras på Trafikverkets förvaltningsanslag och inte på sakanslagen för vidmakthållande och utveckling. Det innebär att ramarna i den nya planperioden inte ska bekosta förvaltningskostnader som tidigare ingick i ramarna. Summan 1 171 miljarder kronor kan därför jämföras med att nuvarande plan exklusive de hittills flyttade förvaltningsmedlen i prisnivå 2025 är 909 miljarder kronor. För fördjupning se Tabell 3 i kapitel 5.

Underhållsåtgärder prioriteras utifrån samhällsekonomi samt funktion och tillstånd

Trafikverkets prioriteringar inom vidmakthållande utgår från att upprätthålla funktion och tillstånd utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. I stora delar saknar vi dock metoder för att beräkna och bedöma samhällsekonomiska effekter på ett systematiskt och transparent sätt.

Inom *vidmakthållande väg* innebär det att basunderhållet, som också står för den enskilt största delen av vägunderhållet, prioriteras först. Även *vidmakthållande järnväg* utgår från samma principer, men här präglar också järnvägens inbördes systemberoenden de prioriteringar som görs.

I enlighet med regeringens direktiv har vi också beaktat totalförsvarets behov av transportinfrastruktur i större utsträckning än i tidigare planer. Vi har inhämtat

synpunkter om totalförsvarets behov och detta har samlats i planeringsunderlag för totalförsvarsviktig transportinfrastruktur. Dessa behov kommer att påverka våra prioriteringar för drift- och underhållssatsningar.

Investeringar prioriteras i första hand utifrån samhällsekonomisk lönsamhet

Utvecklingsramens två största poster är *trimnings- och miljöåtgärder* samt *namngivna investeringar*. De prioriteras i första hand utifrån samhällsekonomisk lönsamhet – alltså att nyttorna för samhället ska vara så stora som möjligt i förhållande till kostnaderna. Till utvecklingsramen hör också sådant som räntor och amorteringar på lånefinansierade satsningar, som av naturliga skäl måste inrymmas oavsett prioriteringskriterier. Detsamma gäller exempelvis driftsbidrag som Trafikverket administrerar för statens räkning.

För *trimnings- och miljöåtgärder* utgår prioriteringarna utöver samhällsekonomisk lönsamhet från att det inom vissa preciserade områden också finns lagkrav, exempelvis för att sanera förorenad mark. Det är emellertid i verksamhetsplaneringen som detaljplaneringen av åtgärderna genomförs.

Beträffande *namngivna investeringar* har Trafikverket prioriterat objekt enligt följande rangordning.

1. Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas i planrevideringen. Utgångspunkten här är att den nya planen bör inrymma pågående objekt och de objekt som fått beslut att de får genomföras (år 1–3) i regeringens byggstartsbeslut.

2. Objekt som ansetts nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där beslut redan fattats för enskilda objekt. Häri ligger bland annat regeringsbeslut, EU-relaterade krav som TEN-T-förordningen och vissa avtal som staten tecknat med kommuner och regionala aktörer.

3. Standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedömts nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet.

4. Övriga objekt rangordnas efter samhällsekonomisk lönsamhet. Utgångspunkten är objektens samhällsekonomiska nettonuvärdeskvot, men rangordningen justeras utifrån systemeffekter och samhällsekonomiska effekter som det saknas metoder för att räkna på. Utöver det kan vi ta hänsyn till regionala fördelningseffekter. Där vi inte enbart har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden, utan också utgått från andra överväganden, till exempel

totalförsvarets behov[4] eller att ett objekt är en förutsättning för en namngiven åtgärd som prioriterats i steg 1–3, har motiven redovisats.

Punkt 4 innebär alltså att totalförsvarets behov beaktats i vår prioritering av namngivna investeringar och vår föreslagna användning av medel till trimningsåtgärder, på motsvarande sätt som för drift och underhåll.

Kategoriseringen ovan är verifierbar och lämnar ett begränsat utrymme för tolkningar. Där olika bedömningar ändå kan göras har vi varit restriktiva med att hänföra objekt till kategori 1, för att inte skapa större låsningar än nödvändigt.

Särskilt när det gäller objekt i kategori 4 bedömer vi att det är viktigt att fortsatt utredningsarbete möjliggörs utan att kostnadskalkylerna i tidiga skeden betraktas som slutgiltiga. Även Trafikanalys har framhållit detta i sin granskning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll[5].

Rangordningen har utgjort grunden för vilka investeringar i gällande plan som inte ingår i det nya planförslaget, och vilka nya kandidater som har tagits med istället. I avsnitt 9.1 visas ett utdrag av den samhällsekonomiska rangordningen samt den slutliga rangordningen. Hela rangordningen finns presenterad i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A. En rangordning av detta slag riskerar att ge ett intryck av precision trots att det finns osäkerheter i såväl beräkningar som bedömningar. Den exakta rangordningen mellan närliggande objekt ska därför ses som en indikation snarare än ett exakt ställningstagande. Men eftersom vi har begränsat med resurser behöver vi prioritera, och det är ofrånkomligt att rangordningar måste göras. För att belysa osäkerheter i rangordningen har känslighetsanalyser gjorts genom att testa hur robust den samhällsekonomiska rangordningen är för förändringar i förutsättningar såsom trafikutveckling och olika värderingar. Resultaten visar att den samhällsekonomiska rangordningen är robust, se avsnitt 9.1.

Det finns flera fördelar med att upprätta och publicera en rangordning, och Trafikverket bedömer att dessa uppväger eventuella nackdelar. Publiceringen av rangordningen;

- ökar transparensen och begripligheten i förslaget när Trafikverket publicerar motiveringarna tillsammans med underlag för de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna.
- underlättar konstruktiva diskussioner när meningar om vad som ska prioriteras går isär.

[4] Nytta för totalförsvaret är en samhällsekonomiskt relevant effekt men har inte kunnat beaktas i de samlade effektbedömningarna och hanteras därför i särskild ordning.

[5] Trafikanalys. Rapport: 2024:5, s. 8.

- gör beslutsunderlaget mer användbart och överblickbart för beslutsfattande och diskussioner. Både Riksrevisionen och regeringen har efterlyst tydligare motiveringar för vilka investeringar som inkluderas i Trafikverkets planförslag. I och med detta nya arbetssätt hoppas vi kunna bidra med detta.

1.2 Transportpolitiska mål och principer

I det här avsnittet beskrivs de transportpolitiska målen, de transportpolitiska principerna och fyrstegsprincipen, det vill säga några av utgångspunkterna för Trafikverkets arbete. Andra utgångspunkter har beskrivits ovan, exempelvis regeringens direktiv, hantering av samhällsekonomisk lönsamhet och av totalförsvarets behov samt omprövning av objekt i gällande plan.

Vilka är de transportpolitiska målen?

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål, som konkretiseras i de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. 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, och 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 miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. I detta ingår också etappmål för trafiksäkerhet och klimatpåverkande utsläpp.

Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010[6]. Det långsiktiga målet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, vilket innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip behöver vara noll senast 2045.

Etappmålen för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med medelvärdet för 2017–2019), att antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030, och att antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030[7].

[6] En klimatstrategi för Sverige, regeringens skrivelse 2017/18:238.

[7] Budgetpropositionen för 2013, prop. 2012/13:1.

De fem transportpolitiska principerna

De transportpolitiska principerna är vägledande för transportplaneringen:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Fyrstegsprincipen – för kostnadseffektiva lösningar

Utvecklingen av transportsystemet ska utgå från fyrstegsprincipen. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande.

1. Överväg åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
2. Överväg åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
3. Överväg begränsade ombyggnationer.
4. Överväg nyinvesteringar eller större ombyggnationer.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas leda till kostnadseffektiva lösningar, god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling – se vidare kapitel 4.1.

2 Transporternas förväntade utveckling

Detta kapitel ger en sammanfattande bild över transporterna i Sverige. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om förväntad utveckling av transporter (Trafikverket 2025:119). Kapitlet beskriver historisk utveckling, nuläge och prognoser för personresandet och godstransporterna. Vidare beskrivs övergripande var det framöver väntas finnas flaskhalsar i infrastrukturen på grund av ett högt kapacitetsutnyttjande. Det beskriver också hur transportsektorns utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerheten väntas utvecklas.

Syftet med kapitlet är att ge sammanhang och bakgrund till de åtgärdsförslag som presenteras i resten av rapporten, genom att ge en överblick över trender som påverkar transporternas utveckling samt om transporternas sammansättning och fördelning. 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. 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 – se avsnitt 9.1.

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 måluppfyllelse. Prognoserna utgör därmed en referensutveckling för bland annat infrastrukturplaneringen, som gör att olika åtgärder kan utvärderas.

2.1 Persontransporter

Resandet ökade med drygt en procent per år innan pandemin

Under perioden 2000–2019 ökade det inrikes persontransportarbetet med ungefär 24 procent, motsvarande 1,1 procent per år (beräknat med ett antagande om oförändrad beläggningsgrad för personbilar och lätta lastbilar). Störst relativ ökning har det varit för tåg med 82 procent, följt av övrig spårtrafik med 36 procent. För det största färdmedlet bil var ökningen 22 procent. Buss ökade med 9 procent medan inrikes flyg minskade med 6 procent. För gång och cykel är det ett tidsseriebrott i statistiken som gör det svårt att säkert avgöra utvecklingen sedan 2000.

Sedan 2019 (fram till 2023) har antalet personkilometer med bil minskat med 3 procent, medan tåg har minskat med 10 procent, övrig spårtrafik med 15 procent och buss med 4 procent. Inrikes flyg har upplevt den största minskningen under perioden med 30 procent. Det är ännu för tidigt att säga att resvanorna har stabiliserats i en ny situation efter pandemin eftersom skillnaderna från år till år har varit relativt stora.

Fritidsresandet dominerar

Huvuddelen av inrikes persontransporter består av olika typer av fritidsresor, exempelvis inköps-, service- och besöksresor. Ungefär en fjärdedel av personkilometerna utgörs av arbets- och skolresor, och tjänsteresor står för runt 10 procent.

Regionala tåg (inklusive annan regional spårtrafik) och buss, men även cykel, används i väldigt stor utsträckning för arbets- och skolresor. Gång och långväga tågresor domineras av fritids- och besöksresande. Bilen används brett för alla ärenden.

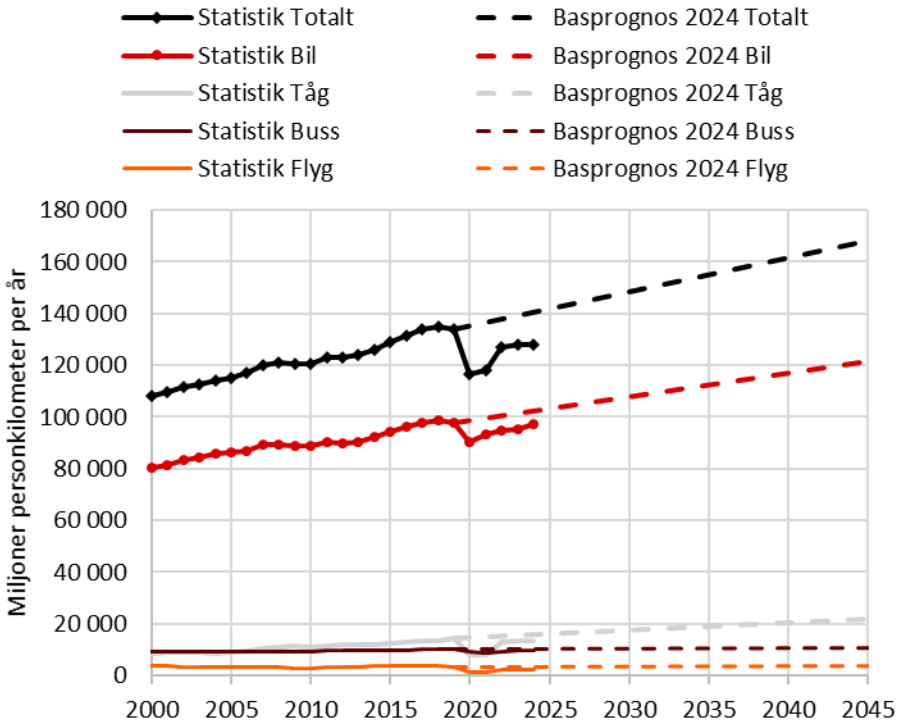
Män reser mer med bil och cykel jämfört med kvinnor som istället dominerar nyttofördelningen (och resandet) med kollektivtrafik och gång. Bilresandet och gång är relativt brett spritt över åldersklasserna, även om gruppen 31–65 år åker mer bil än övriga, och 21–30 år går mer. Personer över 65 år reser mindre än övriga grupper, och då speciellt med cykel och kollektiva färdmedel som domineras av de som är yngre än 30 år.

Boende i storstäderna åker mindre bil än genomsnittet, medan boende i små- och landsbygdskommuner åker något mer. Vidare åker storstadsborna mycket med långväga tåg, samt går och cyklar mer än genomsnittet. Det senare gör även boende i större städer.

Persontrafiken väntas öka i ungefär samma takt som tidigare

I Trafikverkets Basprognos 2024 beräknas inrikes persontransportarbete öka med cirka 28 procent mellan 2019 och 2045, motsvarande knappt 1 procent per år. Snabbast är ökningen för tåg och övrig spårtrafik (tunnelbana och spårväg) med 47 respektive 42 procent. Resandet med personbil beräknas öka med 26 procent, med buss 8 procent och med inrikes flyg 9 procent.

I Figur 10 visas historisk utveckling av persontransportarbetet totalt i riket, för bil, tåg, buss och inrikesflyg, samt beräknad utveckling enligt Basprognos 2024. Notera den stora nedgången under pandemin!



Figur 10. Historisk utveckling av persontransportarbetet i riket enligt statistik från Trafikanalys samt beräknad utveckling enligt Basprognos 2024.

Sammantaget innebär prognosen att resandet för samtliga färdmedel beräknas fortsätta utvecklas ungefär enligt samma trend som gällt under 2000-talet fram till 2019, det vill säga innan pandemin. Bilresor står för nästan tre fjärdedelar av persontransportarbetet i riket, men andelen beräknas minska svagt till 2045. Även andelen flyg- och bussresor beräknas minska något. Tågresornas andel beräknas öka med drygt två procentenheter. Detta är dock sannolikt en överskattning – se nästa avsnitt. Speciellt gång, men även cykel, står för en stor andel av resorna, men en liten andel av persontransportarbetet eftersom resorna i genomsnitt är korta. Deras andelar beräknas inte heller förändras märkbart.

Prognosen utgår från ökade inkomster och minskade körkostnader

Några av de viktigaste förutsättningarna som persontrafikprognosen i Basprognos 2024 bygger på är en befolkningsökning i riket om cirka 12 procent, att den omfattande elektrifieringen av fordonsflottan medför att den genomsnittliga körkostnaden för bil minskar med 22 procent, att taxorna för kollektivtrafik antas vara oförändrade och att realinkomsterna antas stiga med i genomsnitt 45 procent mellan 2019 och 2045. Vidare antas investeringar och andra förändringar i nu gällande plan (2022–2033) för transportinfrastrukturen vara genomförda till 2045. Som alltid finns det stora osäkerheter i förutsättningarna när prognostiden är så lång som till 2045.

Kopplat till huvudprognosen har även osäkerhetsanalyser gjorts för persontrafik-prognosen i Basprognos 2024. Denna visar på att inkomster, körkostnad och befolkningstillskott (inklusive hur tillskott av ny bebyggelse fördelas geografiskt) har betydelse för färdmedelsfördelningen. Inkomsterna och befolkningstillskottet beräknas även påverka det totala antalet resor (vilket ändrade körkostnader bara har marginell påverkan på). Investeringarna i ny väg- och spårinfrastruktur har i prognosberäkningarna begränsad påverkan på färdmedelsval och antal resor, men bidrar till att öka tillgängligheten.

Stabila resmönster, men ändrade vanor och teknik kan påverka

Överlag är resmönster relativt stabila över tid, och det är sällan det sker stora förändringar hastigt. Ett undantag är pandemin för några år sedan. Mycket av resandet har visserligen gått tillbaka till hur det såg ut innan, men det har också skett mer varaktiga förändringar. Trots att den tekniska utvecklingen i samhället går fort, tar det ofta längre tid för nya lösningar som påverkar resande och transporter att få genomslag än vad som förutspås.

Det finns som sagt ändå ett antal osäkerheter i prognosen för persontrafikens utveckling. Nedan beskrivs några sådana.

En långsammare befolkningsökning håller tillbaka trafikökningen

Under 2000-talet har tillväxten av persontrantransporter varit betydligt lägre än den ekonomiska tillväxten, och har snarare gått i takt med befolkningsutvecklingen. Att ökad tillväxt driver transporter verkar alltså bara stämma till viss del under denna period.

Trafikverkets Basprognos 2024 utgår från en något långsammare befolknings-ökning än tidigare prognoser. Sedan den gjordes har dock SCB justerat ned befolkningsprognoserna ytterligare (i prognos från juni 2024 räknar man med en

ökning på 8,3 procent 2019 till 2045, att jämföra med en ökning på 12,5 procent i basprognosen). Det finns därför skäl att anta att trafiken kommer att växa något långsammare än i prognosen som redovisades ovan.

Ökat distansarbete kan öka reslängd och fritidsresande

Efter pandemin har personer som kan jobba på distans börjat pendla längre. Det ökade pendlingsavståndet beror framför allt på att människor flyttat längre bort från sina arbetsplatser. Det är sannolikt att denna trend kommer att fortsätta eftersom omlokalisering av bostadsort är en anpassning som sker successivt över flera år. Å andra sidan finns det tecken på att många arbetsgivare börjar kräva en högre närvaro på kontoret än under de senaste åren, vilket kan motverka trenden.

När fler väljer att bo längre från centralorter kan det leda till ett ökat övrigt resande (särskilt med bil). Det är därför oklart om nettoeffekten av ökade möjligheter till distansarbete blir att man reser fler eller färre kilometer.

Tjänsteresandet har minskat

De långväga tjänsteresorna har inte ökat under de senaste tjugo åren, och de minskade under pandemin. Även det kortväga tjänsteresandet minskade under pandemin. Varför tjänsteresandet minskat (eller åtminstone stagnerat) under 2000-talet är inte helt klarlagt, men sannolikt har digitaliseringen varit en del av förändringen.

I dagsläget är det svårt att se något som talar för en stor återhämtning vilket gör att antalet långväga tjänsteresor sannolikt är överskattat i Basprognos 2024. Eftersom en stor del av det långväga tjänsteresandet utförs med tåg innebär det att utvecklingen av det långväga, och därmed också det totala, tågresandet kan vara överskattat i prognosen. Det gäller även flygresandet.

Tillgång på el väntas inte vara avgörande för transporternas elektrifiering

I Basprognos 2024 antas elektrifieringsgraden vara drygt 90 procent för lätta fordon och 80 procent för tunga fordon 2045. I takt med elektrifieringen kommer samtidigt transportsektorns efterfrågan på el att öka.

Det finns farhågor att tillgången på el inte ska räcka till och att det därmed skulle bli en flaskhals för elektrifieringen. En bedömning från Trafikverket och tre andra myndigheter är dock att denna risk är liten[8]. En orsak är att transportsektorns elbehov lär bli relativt begränsat jämfört med samhällets totala elbehov. Det väntas också ske en utbyggnad av elförsörjningen samtidigt som det är troligt att efterfrågan på el på olika sätt sprids över dygnet. Även om tillgången på el inte väntas bli

[8] Myndighetsgemensam uppföljning av samhällets elektrifiering. Huvudrapport 2024 ER 2025:03.

en flaskhals för transportsystemets elektrifiering i stort kan den bli kritisk för delar av Trafikverkets verksamhet – se avsnitt 10.1.

Andra trender

Andra trender som beskrivs i underlagsrapporten (Trafikverket 2025:119) är:

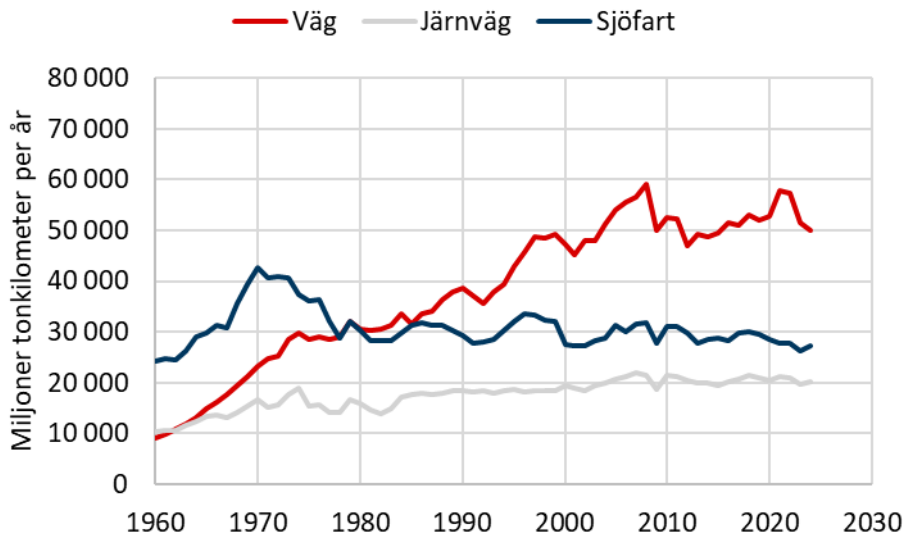
- Ökad e-handel är en orsak till fler leveranser.
- Kollektivtrafiken har ekonomiska utmaningar.
- Inrikes flyg står inför en osäker framtid.
- Järnvägens modernisering väntas öka punktligheten.
- Mikromobilitet (små och lätta fordon för en person) är etablerat, men fortsatt som nischlösningar.
- Digitaliseringen och automatiseringen får stor roll för trafiksäkerheten, men påverkan på mängden biltrafik är begränsad.
- EU:s lagstiftningspaket om klimat bidrar till elektrifieringen.

2.2 Godstransporter

Långsam ökning av godstransporterna under senare år

Under perioden 1960 till 2023 har godstransporterna i Sverige, räknat som antal tonkilometer, ökat med drygt 120 procent. Den uppåtgående utvecklingen har ungefär följt konjunkturcyklerna, med nedgångar under perioder med svag ekonomisk utveckling, och ökningar under tider med starkare tillväxt. Utvecklingen var mycket snabb fram till början av 1970-talet för att därefter vara långsammare. Sedan 2000 har ökningen varit i genomsnitt ungefär 0,2–0,3 procent per år, dock med rätt stora kast från år till år.

Transportarbetet på väg har flerdubblats sedan 1960. Samtidigt har andelen vägtransporter av det totala transportarbetet mer än fördubblats. Järnväg har haft en lägre, men mer stabil, ökningstakt. Andelen av det totala transportarbetet har minskat något. 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, en återhämtning under 80- och 90-talen och en stagnation under 2000-talet. Trenden har varit negativ totalt sett och sjöfartens andel av det inrikes transportarbetet har halverats under perioden.



Figur 11. Statistik för godstransportarbete inom Sverige per trafikslag 1960–2023[9].

År 2023 minskade godstransportarbetet i riket med 8 procent jämfört med 2022. Samtliga trafikslag minskade, och störst var minskningen för väg. Sannolikt berodde den övergripande minskningen av godstransporterna på den svagare konjunkturen 2023. Enligt Trafikanalys statistik om lastbilstrafik drevs den stora nedgången för vägtransporterna av minskade transporter av jord, sten och sand, vilket antagligen beror på det kraftigt minskade byggandet 2023.

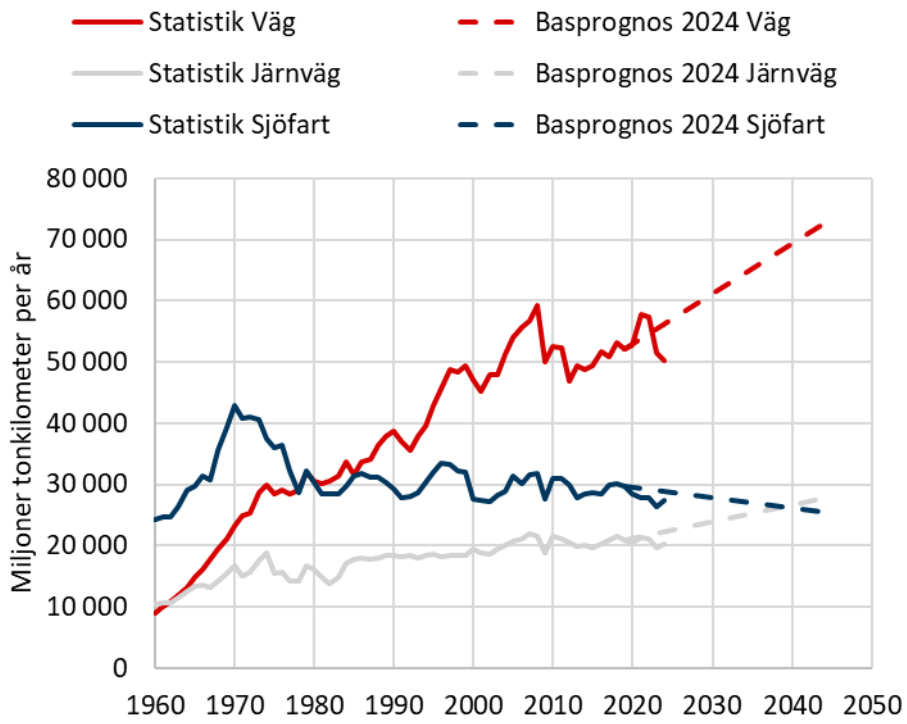
En ökning i linje med de senaste decennierna väntas

I Basprognos 2024 beräknas godstransportarbetet i riket öka med cirka 23 procent mellan 2019 och 2045. Utvecklingen är ungefär i linje med den övergripande utvecklingen under de senaste 30–40 åren. Summan av gods som ska transporteras inrikes, import, export och transit av varor beräknas öka med 21 procent. Därmed ökar den genomsnittliga transportsträckan för varor inom riket svagt. Som jämförelse beräknas BNP öka med 57 procent för perioden 2019–2045 i det underliggande makroekonomiska scenariot.

Basprognos 2024 innebär en lägre tillväxttakt än i tidigare basprognoser. Skillnaden kan förklaras av att den framtida ekonomiska utvecklingen antas vara lägre jämfört med tidigare, att metoden för att beräkna varuvärdenas utveckling uppdaterats samt att användningen av råolja och oljeprodukter i transport-branschen antas mer eller mindre upphöra till år 2045 till följd av klimatpolitiska åtgärder.

[9] Enligt Trafikanalys tidsserier för 1960–2023, korrigerade för tidsseriebrott år 2000 (alla trafikslag); 2015 (sjöfart) och 2018 (järnväg).

Godstransportarbetet på väg beräknas öka med cirka 42 procent och på järnväg med cirka 32 procent fram till 2045. Sjöfartens transportarbete beräknas däremot minska med cirka 14 procent. Den främsta orsaken är antagandet att fossila bränslen i framtiden till stor del ersätts av eldrift och att sjöfartens nuvarande stora transporter av råolja och petroleum därför minskar avsevärt.



Figur 12. Utveckling för godstransportarbete per trafikslag i riket 1960–2023, samt prognos till 2045.

Andelarna per trafikslag ändras något på grund av detta till 2045. Sjöfart får en minskad andel av transportarbetet, medan andelen väg ökar. Järnvägens andel av transportarbetet ökar också, men i betydligt mindre omfattning än väg.

För godstransporter är osäkerheterna större än för persontransporter

Transporter är en förhållandevis billig insatsvara för stora delar av industrin. Därför optimerar de sällan på den, utan i stället på tillverkning och försäljning (bas-industrierna i viss mån undantagna). Samtidigt är transporterna dock priskänsliga, eftersom de påverkar storleken på den marknad som man kan nå med sina varor till ett konkurrenskraftigt pris. Det är därför sannolikt med ett fortsatt starkt fokus på att hålla nere transportkostnader framöver.

Det finns ett antal osäkerheter i prognosen för godstrafikens utveckling. Nedan beskrivs några sådana.

Allt viktigare med motståndskraftiga försörjningskedjor

Under de senaste decennierna har globalisering och frihandel varit dominerande megatrender, vilket gjort det möjligt att ta tillvara skal- och stordriftsfördelar. Det har också lett till långa och integrerade försörjningskedjor med ökande grad av specialisering i varje led.

Det globala systemet har dock visat sig störningskänsligt genom till exempel pandemin, kriget i Ukraina och en mer isolationistisk politik i USA. Effekten är att globaliseringen har bromsats in – vilket ibland kallas slowbalisering – och i vissa avseenden till och med vänt i en process av återregionalisering. Sannolikt leder det till en omställning inom godstransportsektorn mot robusthet och resiliens. Därmed prioriteras inte enbart korta transporttider och god framkomlighet, utan i högre grad även systemets långsiktiga tillförlitlighet.

Natos operationer och värdlandsstöd kommer också att innebära förändrade godstransportflöden där stora volymer kan komma att behöva transporteras genom Sverige på kort tid. Detta ökar vikten av motståndskraftiga transportlösningar, då det i dagsläget inte går att veta mängder och när i tid dessa kommer att infalla.

Osäkerheter kring elektrifiering av den tunga lastbilstrafiken

Trafikverket bedömer att det kommer att ske ett betydande genombrott för elektrifierade tunga transporter under planperioden. Dock råder det fortfarande osäkerheter kring hur det kommer att ske och hur det kommer att påverka transportproducenterna rent operativt.

Endast runt en procent av den tunga lastbilsflottan i Sverige är elektrifierad i slutet av 2024. Den pågående elektrifieringen av transporter ställer nya krav på transportörer, som måste utveckla sina produktionssystem givet de nya fordonen och laddinfrastrukturens egenskaper. Fordonsindustrins utbud av elfordon ökar dock stadigt, samtidigt som tidiga erfarenheter pekar på fördelar såsom förbättrad arbetsmiljö. Förtroendet för laddinfrastruktur och elnät växer, vilket skapar bättre förutsättningar för investeringar.

Sammantaget väntas elektrifieringen av fjärrtransporter leda till högre fasta kostnader, men lägre rörliga kostnader. Det kan även påverka konkurrens-förhållandena mellan trafikslag, genom högre kostnader för lastbil på kort sikt som dock minskar på längre sikt.

Ökad automatisering är i huvudsak annat än självkörande fordon

Möjligheter till lägre kostnader och till ökad tjänstekvalitet är de två stora drivkrafterna bakom utvecklingen av automatisering inom godstransportsystemet. Potentialen och utvecklingen av automatisering är inte avgränsad till autonoma (självkörande) fordon. De områden där automatisering bedöms ha potential inom

planperioden är utvecklingen av avancerade förarstödsystem, automatisering i noder och processer. Automatisering i noder kan röra sig om automatiskt plock, sortering eller hantering av produkter och försändelser, automatisk lastning och lossning och liknande. Exempel på automatisering i processer är obemannad mottagning av leveranser.

Ett brett genomslag av självkörande större fordon bedöms inte sannolikt inom överskådlig framtid annat än inom smala nischapplikationer. Automatisering av sista-milen leveranser med hjälp av små automatiserade fordon och farkoster, som till exempel leveransrobotar eller drönare, bedöms kunna ske i specifika nischer och för små volymer.

Stabila transportmönster väntas i de svenska hamnarna

Under 2010-talet har utvecklingen av svenska hamnar präglats av stabilitet i godsvolymer och antal anlöp, med undantag för pandemiåret 2020. Ett skäl är att svenska hamnar i regel uppfyller funktionen av en ”gateway” till sitt lokala eller regionala omland. Sverige har ett femtiotal allmänna hamnar vilket möjliggör en spridd distribution av gods. Den historiska trenden visar på en utveckling där det inte har skett någon ökad koncentration av sjöfarten till färre hamnar i Sverige.

Framåt är en sannolik utveckling en fortsatt ökning av containerhantering. Containerhamnarna kommer därför sannolikt att spela en än mer central roll i det svenska godstransportsystemet. Ökad containerisering bedöms driva utvecklingen mot större centralisering till färre hamnar i det segmentet. Samtidigt är det sannolikt med en ökad specialisering av hamnar, där vissa hamnar fokuserar mer på specifika typer av gods eller tjänster. Att vissa hamnar (och flygplatser) är viktiga för totalförsvaret och för försörjning av landet i kris kan bidra till att bevara den diversifierade hamnstrukturen.

Andra trender

Andra trender som beskrivs i underlagsrapporten (Trafikverket 2025:119) är:

- Majoriteten av de lätta lastbilarna används för annat än att frakta gods
- Digitalisering ger effektivare logistik
- E-handeln kan skapa transporteffektiv tillgänglighet
- Införande av digitala automatkoppel (automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten) ett stort tekniksprång för godstågen
- Sjöfarten styrs av marknaden
- Sjöfarten effektiviseras genom ny teknik.

2.3 Kapacitetsutnyttjande

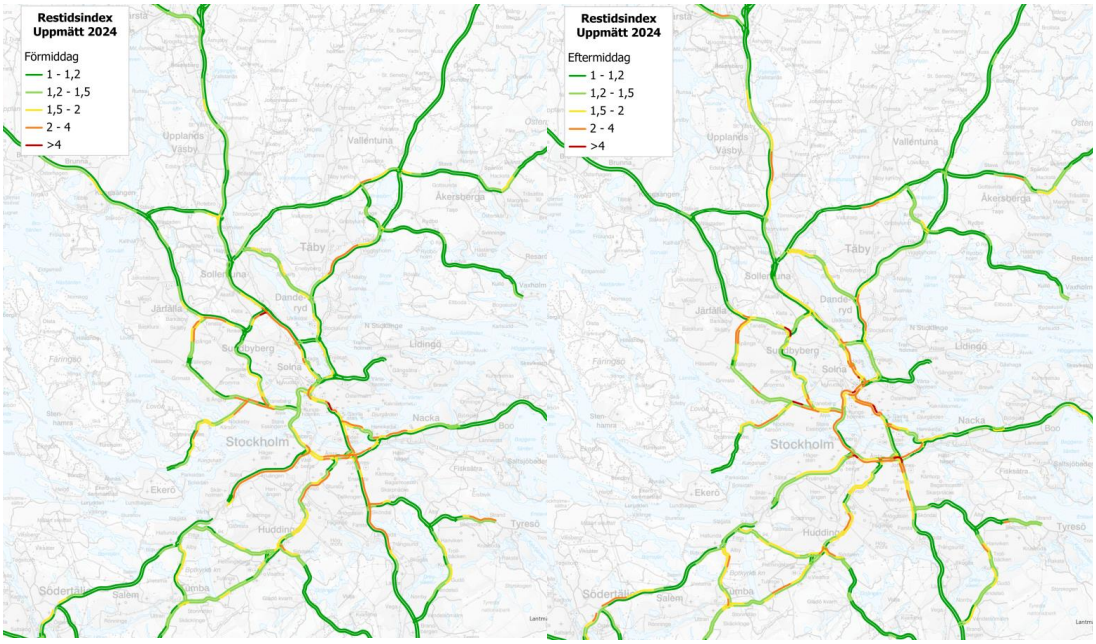
Den väntade utvecklingen av resor och transporter som beskrivits ovan kommer att leda till ett ökat utnyttjande av vägar och järnvägar. I detta avsnitt redovisar vi därför vår bedömning av hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och person-transporter i de statliga väg- och järnvägsnäten kommer att utvecklas fram till 2045. Vår bedömning utgår från åtgärderna i nationell plan 2022–2033 (även om de slutförs efter 2033) och utgör ett underlag för våra prioriteringar.

Väg

Vi bedömer att kapacitetsbegränsningar på vägsidan främst är en storstads-problematik, varför framställningen begränsas till det. Då det finns osäkerheter i prognosmodellen görs vår bedömning av framtida trafik med stöd av 2024 års uppmätta framkomlighet.

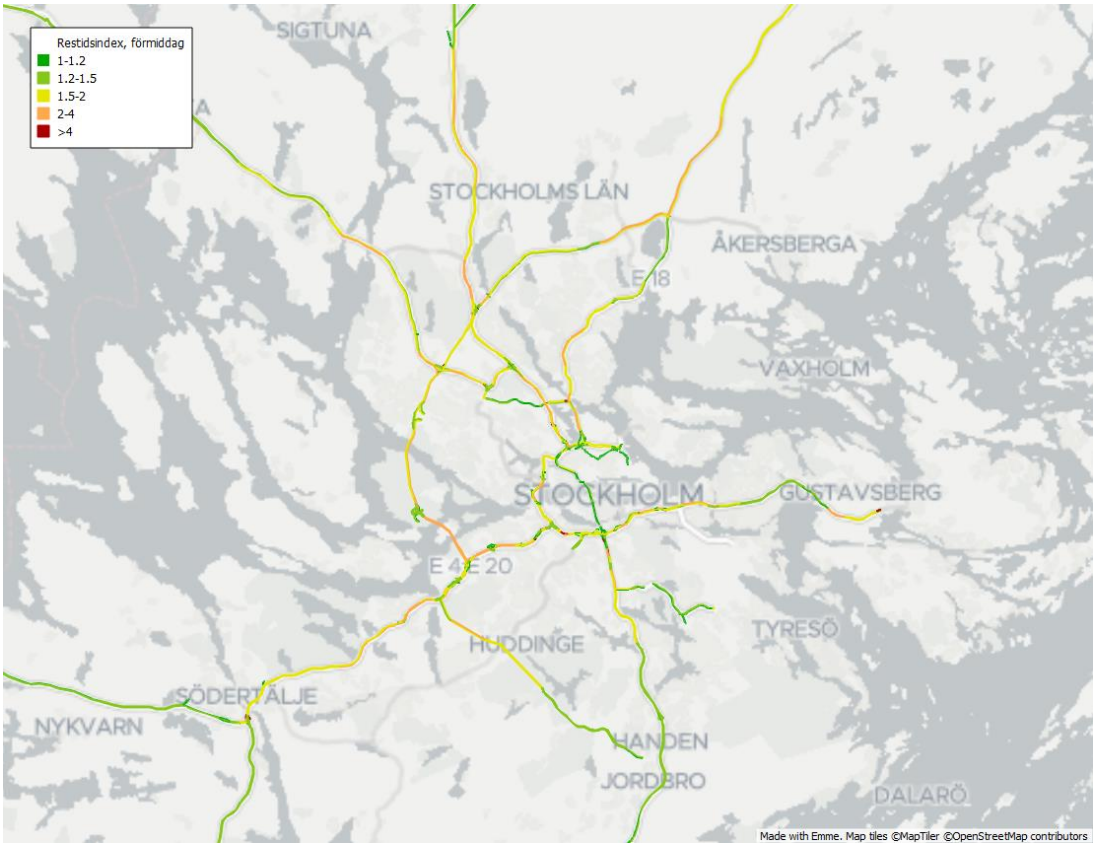
Vägkartorna nedan visar restidsindex ett vardagsmedeldygn i de tre storstads-områdena år 2024 och 2045. För 2045 har hänsyn tagits till åtgärder i nationell plan 2022–2033. Restidsindex visar förhållandet mellan restid i högtrafik och lågtrafik, där ett högt index är liktydigt med stor fördröjning till följd av trängsel. Gul färg innebär att restiderna kan vara dubbelt så långa som i lågtrafik, och röd färg att de kan vara mer än fyra gånger så långa. Notera att kartorna endast visar större vägar! Kartorna med uppmätt restidsindex är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

För 2024 visar kartorna för Stockholm betydande trängsel, särskilt på E4 genom länet. Eftermiddagen är särskilt trängseldrabbad.



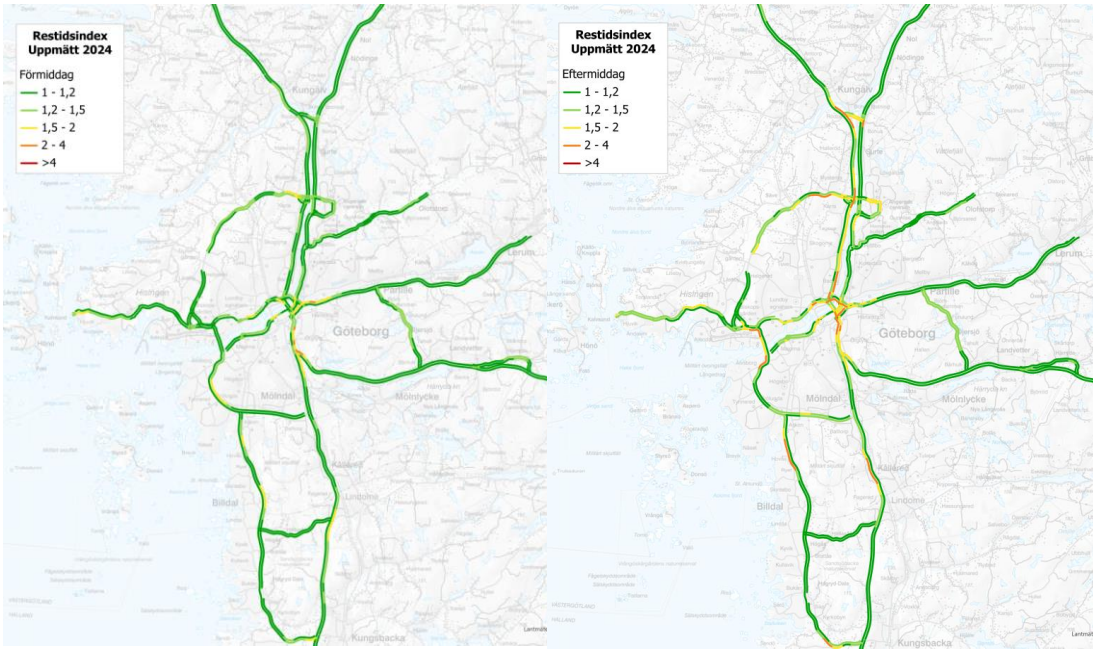
Figur 13. Uppmätt restidsindex i Stockholmsområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

Fram mot 2045 förskjuts trängseln delvis ut från de centrala delarna och ökar för stråk som leder mot Förbifart Stockholm. Som framgår av kartan är betydande delar av Förbifart Stockholm orange 2045, vilket innebär en betydande trängsel i högtrafik. Huruvida denna trängsel hamnar i förbifarten är osäkert. Det kan snarare vara de stråk som leder fram mot förbifarten som blir ytterligare trängseldrabbade. Utöver det väntas de flaskhalsar som finns 2024 förvärras. Trafikverkets förslag till nya investeringar rymmer kapacitetsförstärkningar kopplade till Förbifart Stockholm, som bidrar till att förbättra kapaciteten.



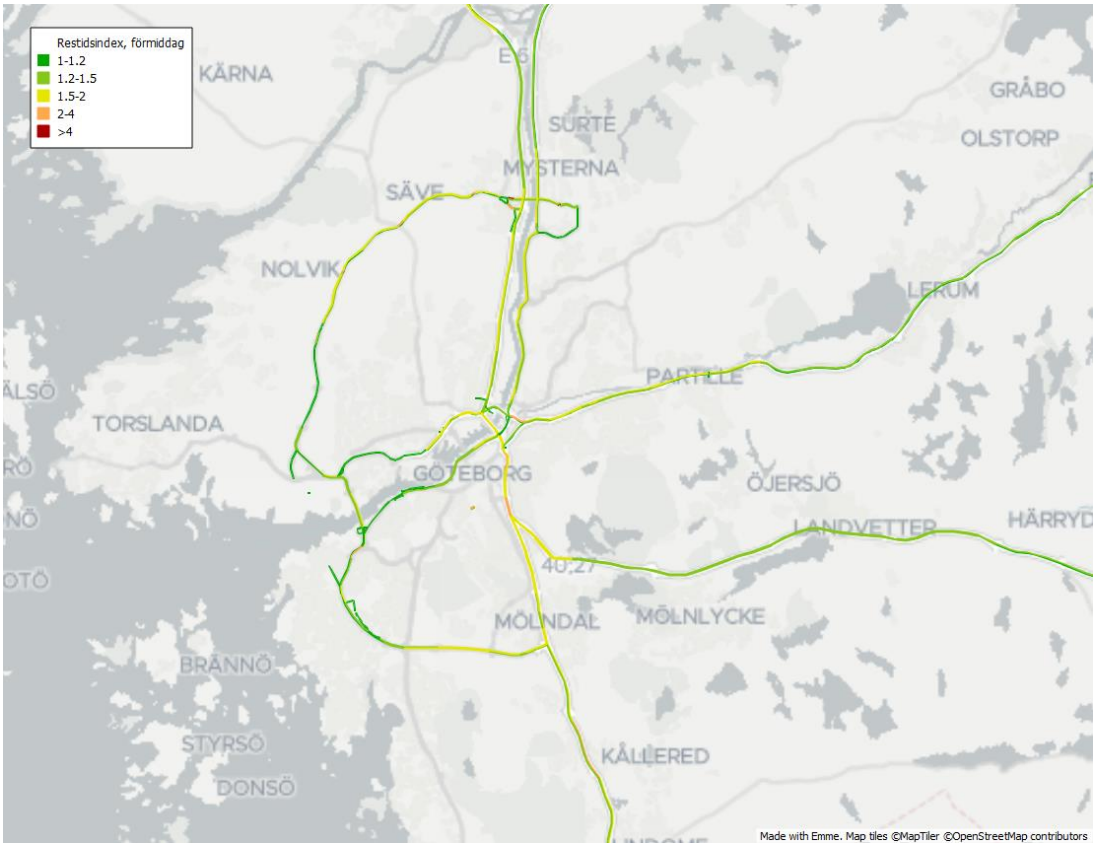
Figur 14. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Stockholmsområdet år 2045.

För Göteborg visar kartorna för 2024 ett högt restidsindex på E6 genom Göteborg. Likt Stockholm är trängseln som mest omfattande under eftermiddagen. Inom Västsvenska paketet har större satsningar på väg genomförts, exempelvis Marieholmstunneln som är en ny tunnel under Göta älv, samt utbyggnad av busskörfält längs infarterna till Göteborg. Kapacitetsförstärkningar har gjorts på södra delen av Hisingsleden och även Lundbyleden byggs ut med syfte att förbättra tillgängligheten till Göteborgs hamn. Trängselskatten är fortsatt ett viktigt verktyg för att använda trafiksystemet så effektivt som möjligt. För Göteborgsområdet ingår i planförslaget omfattande satsningar på utökad järnvägstrafik, genom exempelvis Västlänken och ny järnväg Göteborg-Borås, inklusive bibana Mölnlycke.



Figur 15. Uppmätt restidsindex i Göteborgsområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

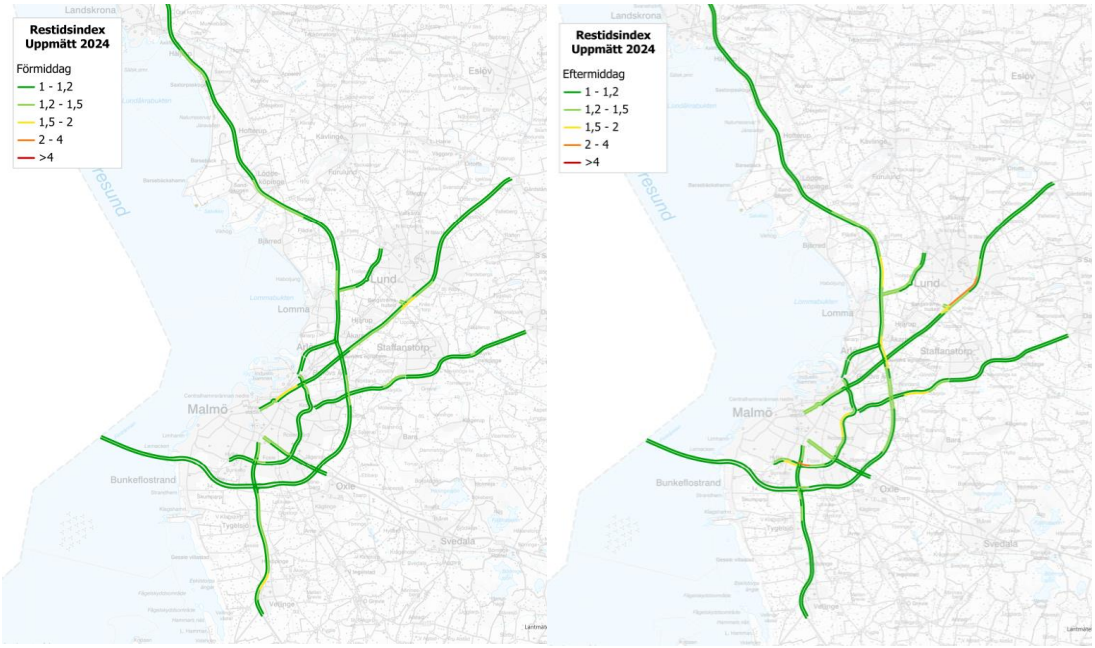
Göteborgskartan för 2045 visar att trängseln kommer att öka på de trängselpåverkade vägarna, men främst att trängseln kommer att sprida sig längre ut i stråken in mot Göteborg som idag inte är påverkade av trängsel.



Figur 16. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Göteborgsområdet år 2045.

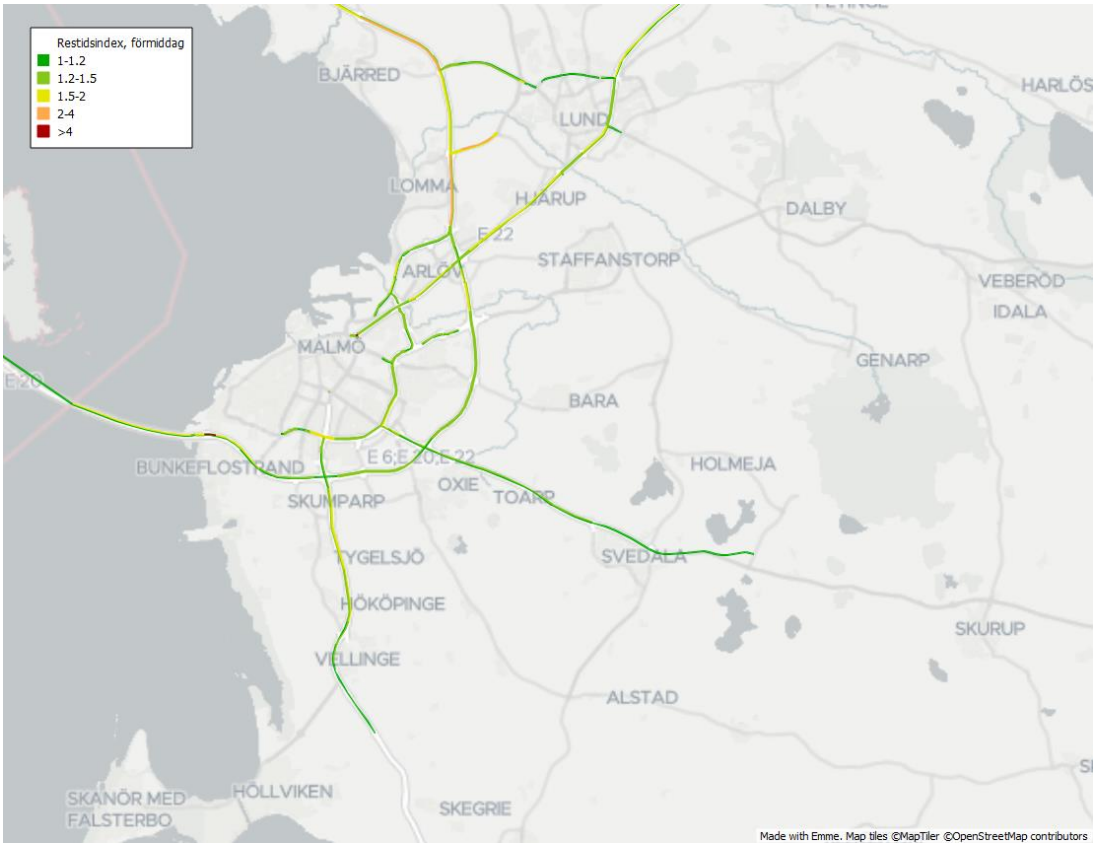
För Malmö visar kartorna för 2024 viss trängsel utmed E6[10]. Även här är eftermiddagen mer trängseldrabbad än förmiddagen.

[10] Den indikerade trängseln på E22 förbi Lund under 2024 beror på ett vägarbete med nedsatt hastighet samt en avstängd avfart. Arbetet pågår fram till maj 2026.



Figur 17. Uppmätt restidsindex i Malmöområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

Kartan för 2045 visar ett högt restidsindex på E6 norr om Arlöv. I detta planförslag föreslår Trafikverket ett additionskörfält mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma, vilket förbättrar kapaciteten.



Figur 18. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Malmöområdet år 2045.

Järnväg

Järnvägstrafiken ökar i snabbare takt i många delar med högt kapacitetsutnyttjande än kapaciteten byggs ut. Vissa sträckor som idag har kapacitetsbegränsningar förbättras dock genom objekt som ingår i nu gällande plan, exempelvis Lund–Hässleholm och Norrköping–Linköping. Detta framgår i kartan (Figur 19) på så sätt att kapacitetsbegränsningarna bedöms vara små eller obetydliga (grön färg).

Ur ett stråkperspektiv kvarstår emellertid kapacitetsbegränsningar på ganska stora delar av Västra och Södra stambanorna. Detsamma gäller Ostkustbanan, Värmlandsbanan, Norge-Vänerbanan och Bergslagsbanan. I dessa stråk riskerar alltså kapaciteten att begränsa trafikutvecklingen.

Trafikverkets förslag till nya investeringar ökar kapaciteten på Värmlandsbanan och Norge-Vänerbanan. Det finns också lönsamma åtgärder som skulle öka kapaciteten på Södra stambanan, men som inte har kunnat inrymmas.



Figur 19. Kapacitetsbegränsningar med Basprognos 2045

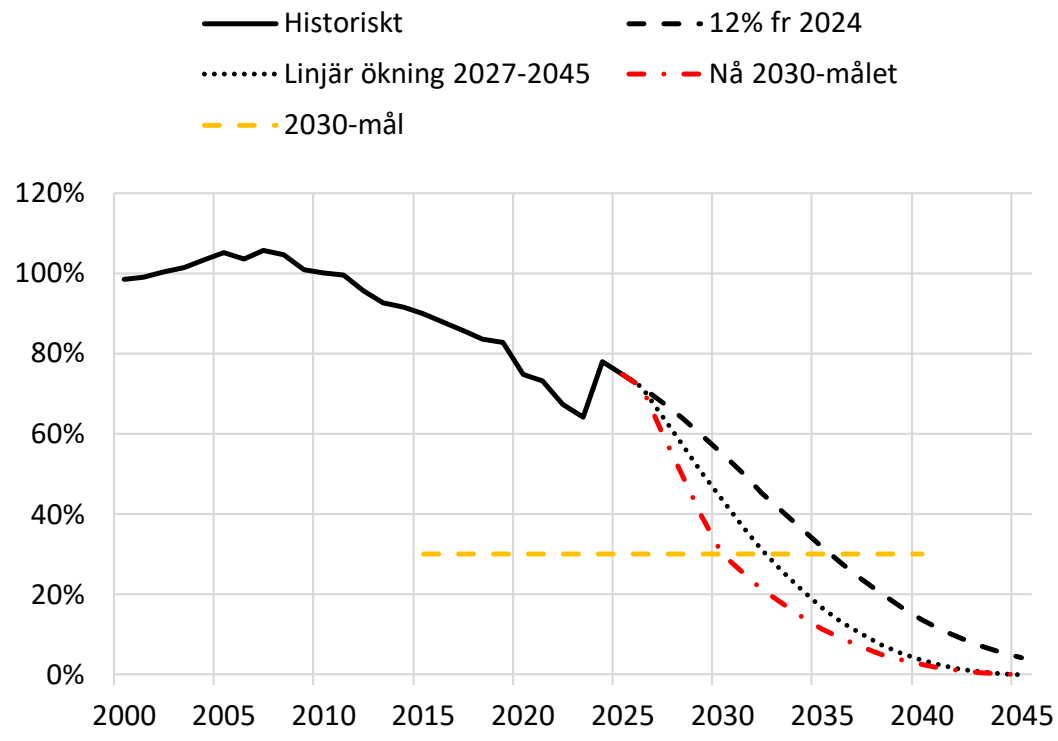
2.4 Trafiksäkerhet och klimat

Två andra viktiga utgångspunkter för planförslaget är hur transportsektorns utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerheten väntas utvecklas.

Sveriges långsiktiga klimatmål är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, och därefter uppnå negativa utsläpp. På väg dit har Sverige ett etappmål som anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ska minska med minst 70 procent 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU:s klimatpolitik minska utsläppen inom den så kallade ESR-sektorn, där inrikes transporter ingår, med 50 procent 2005–2030. Trafikverket har sedan tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsledriven trafik.

Det finns osäkerheter i hur snabbt utsläppen inom transportsektorn kommer att minska. Det klart största bidraget till minskade utsläpp kommer från elektrifieringen av fordonen, som i hög grad drivs av EU:s utsläppskrav på nyregistrerade fordon.

Figur 20 visar hur utsläppen beräknas minska med tre olika antaganden om hur stor andel av fossila bränslen som ersätts av biodrivmedel: konstant 12 procent (ungefär som idag), linjär ökning från 12 procent 2026 upp till 100 procent 2045, respektive ökning från 12 procent 2026 upp till den andel som krävs för att nå 2030-målet, sedan linjär ökning till 2045.



Figur 20. Utsläpp från vägtransporter relativt 2010.

Det klimatpolitiska ramverket, som beslutats av en bred majoritet i Sveriges riksdag, utgör en viktig förutsättning för hur olika aktörer kommer att agera i framtiden. Flera kraftfulla styrmedel har redan införts för att styra mot de klimatmål som beslutats och en förstärkt styrning är att förvänta. Inför beslut om förutsättningarna för Basprognos 2024 bedömde Trafikverket därför, liksom inför Basprognos 2020, att det Klimatpolitiska ramverket skulle betraktas som ”beslutad politik”. Den beslutade inriktningen stöds av EU:s mål och styrmedel som beslutats inom Fit for 55. EU-initiativen pekar på att hela EU ställer om och att det kommer att komma direktiv som Sverige måste efterleva fram till det huvudsakliga prognosåret 2045.

Detta betyder dock inte att infrastrukturåtgärder saknar betydelse i klimatpolitiken. Infrastrukturåtgärder kan bidra till att klimatmålet uppnås kostnadseffektivt, dvs. infrastrukturåtgärdernas klimatrelaterade effekter värderas i förhållande till utsläppsminskande åtgärder som verkar genom förändringar av fordonsflottan, bränslekvaliteter och människors beteenden. I slutändan är det rimligt att klimatåtgärder i form av infrastrukturåtgärder i en klimatpolitisk kontext varken värderas högre eller lägre än andra åtgärder som kan minska utsläppen av växthusgaser lika mycket.

I prognosen för år 2045 antas den del av trafiken som ännu inte är elektrifierad helt drivas av fossilfria drivmedel (främst biodrivmedel). Dessa är dyrare än fossila drivmedel vilket dämpar det de bränsledrivna trafikvolymerna, eftersom körkostnaden blir högre. Basprognosen behöver av beräkningstekniska skäl ha en linjär utveckling mellan basår och prognosår. Trafikutvecklingen dämpas också i viss mån av andra antagna utvecklingar, bland annat de omfattande järnvägsinvesteringar som ingår i nationell plan och en fortsatt koncentration av befolkningen till tättbebyggda områden.

Liksom i tidigare års planförslag ser vi även den här gången att nationell infrastrukturplanering endast kan påverka trafikens klimatpåverkan på marginalen i förhållande till de totala utsläppen från inrikes transporter. I och med att de direkta utsläppen av växthusgaser i Trafikverkets basprognos antas vara i princip noll år 2045 till följd av elektrifiering och fossilfria drivmedel blir det något missvisande att redovisa klimateffekter enbart vid år 2045, eftersom planförslagets effekter vid 2045 då är noll. Därför redovisas i kapitel 9 samt i Miljökonsekvensbeskrivningen dels ackumulerade utsläpp från att investeringarna öppnar för trafik, dels förändring av trafikarbete till följd av planförslaget. Detta visar på storleksordningar och relationer – se vidare avsnitt 9.4.

Antaganden om elektrifiering och värdering av koldioxidutsläpp påverkar analyserna av infrastrukturinvesteringar framförallt genom att körkostnaden

påverkas och därmed transportkostnaderna för olika trafikslag. I ett separat PM[11] beskrivs mer i detalj hur de samhällsekonomiska kalkylerna påverkas av förändrade antaganden om elektrifiering, fossilfria drivmedel samt värderingen av klimatrelaterade utsläpp.

Slutsatsen är att klimatutsläppen generellt har mycket liten betydelse i samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser för de allra flesta infrastrukturinvesteringar, jämfört med exempelvis restider och trafiksäkerhet. Detta skulle gälla även om Trafikverket hade utgått från en långsammare elektrifiering och en högre värdering av utsläpp. Det finns dock vissa objekt där valet av metod kring klimatmål och värdering skulle kunna vara mer betydande. Detta handlar framförallt om åtgärder kopplat till elektrifiering av järnvägssträckor samt sjöfartsinvesteringar, där kostnaden och klimatprestandan hos den framtida drivmedelsanvändningen får ett större genomslag i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen.

I inriktningsunderlaget gjorde Trafikverket bedömningen att planerade infrastrukturåtgärder och kommande fordonsutveckling inte räcker för att nå trafiksäkerhetsmålen för 2030. Kommande fordonsteknik har stor potential, men den ger störst nytta efter år 2030 eftersom det tar tid att byta ut fordonsparken. Denna bedömning kvarstår. Själva planförslaget bidrar till ett trafiksäkrare transportsystem, men har en marginell påverkan på etappmålen – se vidare avsnitt 9.4.

[11] Hantering av klimat i basprognos 2024 och ASEK 8, Trafikverkets diarienummer TRV 2025/66948.

3 Gränsöverskridande planering

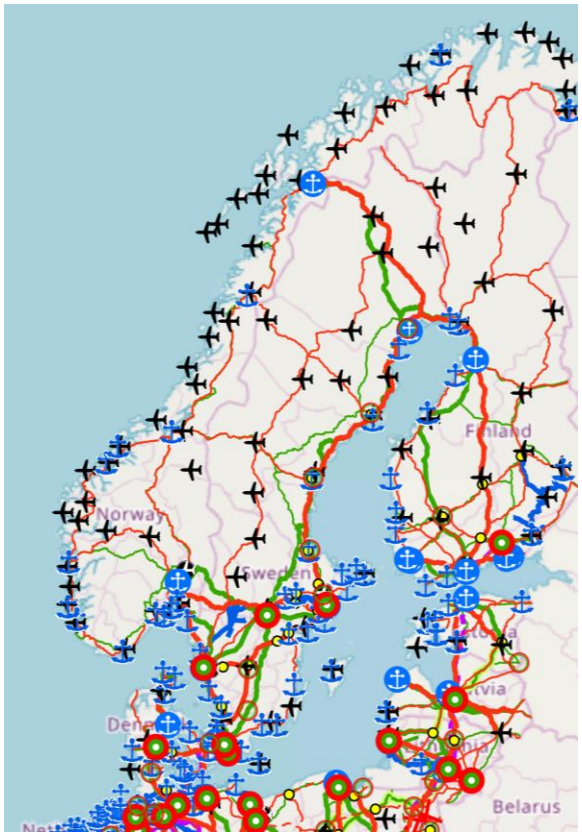
Det här kapitlet beskriver några aspekter av gränsöverskridande transportplanering. Det beskriver kort innebörden av TEN-T-förordningen, som är en central del av EU:s gemensamma transportpolitik, och redogör för nordisk samplanering och det nordiska myndighetssamarbetet för transportplanering.

3.1 Europeisk transportpolitik

EU:s politik för det transeuropeiska transportnätet grundar sig på den så kallade TEN-T-förordningen, som trädde i kraft 18 juli 2024[12]. Förordningen är ett viktigt instrument för att planera och utveckla transportinfrastrukturen i EU och är också styrande för fördelning av medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF) – Se avsnitt 11.3. Det övergripande målet för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet är att skapa ett sammanhängande multimodalt unionsomfattande transportnät av hög kvalitet. Man understryker också vikten av den territoriella sammanhållningen genom att säkerställa tillgänglighet och konnektivitet för alla regioner i unionen, även för landsbygdsområden och glesbefolkade områden. Målen i förordningen ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen, men understryker ytterligare den europeiska och gränsöverskridande dimensionen.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, sjötransporter, vägtransporter, lufttransporter och multimodala transporter. Nätet i Sverige består av två nivåer, stomnätet och det övergripande nätet. En mellanliggande nivå, det utvidgade stomnätet, förekommer inte i Sverige. Omfattningen redovisas i tabeller och kartor i förordningens bilagor. Figur 21 visar en schematisk karta över TEN-T-nätet i Norden hämtad ur EU-kommissionens digitala system TENtec. Fullständig teckenförklaring finns i förordningen, men sammanfattningsvis är röda linjer vägnätet, gröna linjer järnvägsnätet och blå linjer inre vattenvägar. Det finns också symboler för hamnar, flygplatser och järnvägs-/vägterminaler.

[12] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).



Figur 21. Schematisk karta över TEN-T-nätet i Sverige (ur EU-kommissionens digitala system TENtec).

Sverige har åtagit sig att utveckla nätet så att det uppfyller förordningens riktlinjer, under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser. I TEN-T-förordningens kartor finns ett antal nya länkar i näten som av den svenska regeringen tagits med som utpekade sträckor för utbyggnad. Förordningen innehåller också krav för infrastrukturen för alla transportslag. Kraven i förordningen ska uppfyllas år 2030 (i vissa fall 2040) för stomnätet och 2050 för hela det övergripande nätet.

Trafikverket har i ett regeringsuppdrag som redovisades våren 2025 analyserat kraven i TEN-T-förordningen[13]. Resultaten av analyserna visar att Sverige för vissa områden redan idag uppfyller kraven. För andra områden finns det gap och sammanfattningsvis uppfyller TEN-T-nätet inte i alla delar följande krav:

- Det ska vara möjligt att köra upp till 740 meter långa godståg.
- Godstågen ska kunna köra i 100 km/tim på en viss andel av stomnätet för godstrafik.

[13] Trafikverket Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, regeringsuppdrag. TRV 2025:051.

- Persontågen ska kunna köra i 160 km/tim på en viss andel av stomnätet för persontrafik.
- Järnvägsnätet ska vara utrustat med signalsystemet ERTMS.
- Stomnätet för väg ska vara mötesseparerat.
- Korsningarna på stomnätet för väg ska vara planskilda.

I avsnitt 9.7 sammanfattas hur planförslaget bidrar till kraven i TEN-T-förordningen.

3.2 Nordisk samplanering av infrastruktur

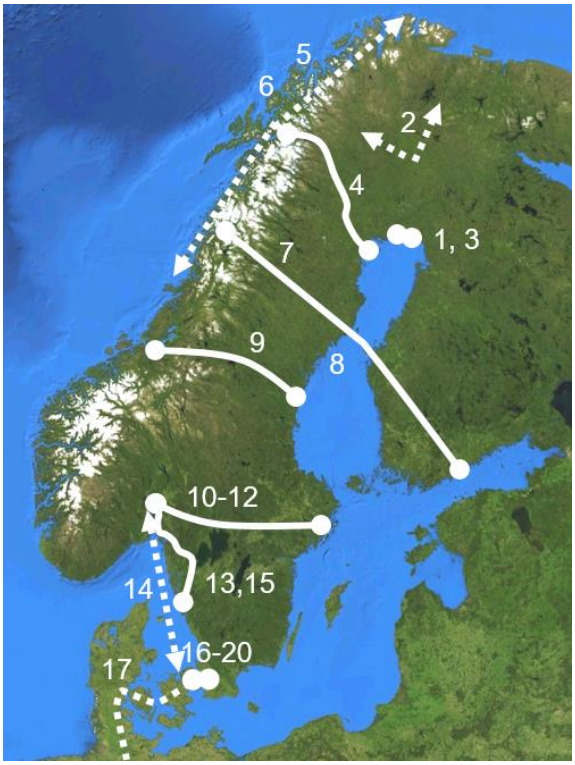
I planeringen av de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Trafikverket koordinerar också gruppen Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering (NMT). I gruppen ingår de nordiska myndigheter som har ansvar för att ta fram underlag till den nationella transportplaneringen för väg och järnväg i Norge, Finland, Danmark och Sverige. Myndigheterna som deltar är:

- Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen, Norge
- Traficom och Trafikledsverket (Väylävirasto), Finland
- Banedanmark och Vejdirektoratet, Danmark
- Trafikverket, Sverige.

I gruppen representeras myndigheterna av nationella planeringschefer eller motsvarande.

Samarbetet syftar bland annat till att skapa en löpande dialog för att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Syftet är också att myndigheterna ska kunna dela med sig av information och diskutera sina underlag, förslag till åtgärder och nationella transportplaner – speciellt för gränsöverskridande transport- och reserelationer.

I Figur 22 visas genomförda och pågående gränsöverskridande studier och regeringsuppdrag.



Figur 22. Genomförda och pågående gränsöverskridande studier och regeringsuppdrag.

Studierna och uppdragen är:

1. Haparanda–Torneå, 2015
2. Jäämeren rata–Arctic Railway, feasibility study, 2018
3. Railways with a European track gauge in northern Finland, 2025
4. Fördjupad ÅVS Malmbanan, dubbelspår Kiruna–Riksgränsen, 2015
5. KVU for transportløsninger i Nord-Norge, 2023
6. KVU Nord-Norgebanen, 2023
7. Studie över E12 stråket Mo i Rana–Umeå–Helsingfors, med fokus på delen genom Sverige, 2016
8. Kvarken Fixed Connection Feasibility Study, 2025
9. ÅVS Mittstråket, Sundsvall–Östersund (–Trondheim), 2014
10. ÅVS stråket Stockholm–Oslo, 2017
11. KVU Kongsvingerbanan, 2020
12. Mulighetsstudie av jernbaneforbindelsen Oslo–Stockholm, 2022
13. Oslo–Göteborg, Utvikling av jernbanen i korridoren, 2016
14. Nattog mellom Oslo og København, 2022

15. Uppdrag att utreda förutsättningarna för åtgärder på järnvägen på stråket Göteborg–Oslo, 2023
16. Prognoser och kapacitet för resande och transporter över Öresund, 2017
17. Regeringsuppdrag Längre tåg inkl. Malmö–Hamburg godståg 835 meter, 2020
18. Regeringsuppdraget att utreda nattåg till Europa, 2020
19. Strategisk analys av en ny fast förbindelse Helsingör–Helsingborg, 2021
20. Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, 2024
21. Nordiskt prognossamarbete, pågår.

Ett annat samarbete är Nordic Transport Preparedness Cooperation (NTPC). Inom detta pågår ett arbete med att ta fram en beredskapsstrategi för det nordiska transportsystemet. Syftet är bland annat att utveckla och förbättra det nordiska samarbetet kring gränsöverskridande transportinfrastruktur som är viktig för totalförsvaret.

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.

4.1 Planering enligt fyrstegsprincipen

Åtgärder i steg 1 och 2 påverkar åtgärder i steg 3 och 4

Transportsystemets funktion påverkas av mycket mer än den fysiska infrastrukturen. Det är många olika aktörer och intressenter som påverkar och påverkas av transportsystemets funktion och användning. Det gör att det finns många andra sätt att förbättra funktionaliteten i transportsystemet än att bygga ny infrastruktur.

Ett sätt är att öka förståelsen och medvetenheten om strategiskt viktiga områden inom transportsystemet, samt att utveckla och sprida information och kunskap som kan påverka beteenden, beslut eller åtgärder. Vi kallar sådana åtgärder för informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder. Dessa åtgärder ryms inom de två första stegen i fyrstegsprincipen som är tänk om (steg 1) och optimera (steg 2). Det innebär att vi i första hand överväger åtgärder som påverkar efterfrågan av transporter, i andra hand åtgärder som gör att transportsystemet används på ett mer effektivt sätt. Om det inte är tillräckligt, bygger vi om (steg 3) eller bygger nytt (steg 4).

Eftersom transportsystemet omfattar många aktörer, är det också viktigt med samverkan. Genom en mer effektiv, aktörsgemensam planering av målpunkters lokalisering i relation till varandra och ett ökat nyttjande av digitala lösningar, kan belastningen på infrastrukturen minska. Då minskar också behovet av att bygga ut den. Att arbeta med tillgänglighet i samverkan med andra aktörer är alltså ett exempel på åtgärder enligt steg 1 och 2, som påverkar behovet av åtgärder enligt steg 3 och 4.

Många åtgärder i steg 1 och 2 utförs och finansieras av andra aktörer, och i fråga om fysiska åtgärder (i princip åtgärder i steg 2) förekommer även statlig medfinansiering. Vad gäller icke-fysiska åtgärder (åtgärder i steg 1) anser Trafikverket att förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera inte medger stöd till sådana åtgärder som utförs av kommuner och regioner. Däremot utför Trafikverket åtgärder i steg 1 som bygger på särskilda regeringsuppdrag (se vidare avsnitt 4.2).

Fyrstegsprincipen vägleder arbetet

Fyrstegsprincipen vägleder Trafikverkets arbete på alla nivåer, och den innebär att möjliga förbättringar prövas stegvis. Det handlar helt enkelt om att se till att resurser används på ett klokt sätt och att åtgärder i transportsystemet bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipen har tillämpats redan i de åtgärdsvalsstudier som har föregått de åtgärder vi redovisar. Den tillämpas också i planeringsskeden som följer när den nationella planen är beslutad. Vi kan till exempel informera om en ny cykelväg när den har öppnats för trafik. Vi arbetar också med så kallad ”mobility management” under byggskeden, för att informera om alternativa färdvägar eller avstängningar.

4.2 Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder

Tidigare har informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder finansierats inom den nationella planen. Från och med 2026 gäller inte det längre. Därför föreslår vi inga nya informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder i den här planen, utan redovisar endast redan pågående eller precis avslutade uppdrag.

Vi effektiviserar godstransporterna

Det finns stor potential att effektivisera godstransporterna och därmed transportsystemet som helhet. Regeringen arbetar strategiskt för att förbättra förutsättningarna för godstransporter, och fokus ligger på att skapa ett transport-system som är intermodalt, effektivt, fossilfritt, resurssnålt och robust.

Trafikverket har haft och har ett antal regeringsuppdrag som handlar om ökad intermodalitet och effektivitet i godstransporterna. Några exempel är:

- Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter 2018–2021 (TRV 2018/93255).
- Uppdrag Horisontella samarbeten genom datadelning för ökade fyllnadsgrader och transporteffektivitet 2018–2029 (TRV 2018/92707).
- Uppdrag ”Nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, 2018–2024 med förlängning till 2027 inklusive gröna sjöfartskorridorer”. Åren 2018–2024 är slutrapporterade (TRV 2018/93261).
- Uppdrag att fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter. Trafikverket ska redovisa uppdraget enligt följande: en första redovisning senast den 1 december 2025, årliga redovisningar av genomförandet 2026–2028 (senast den 31 mars varje år), samt en slutredovisning senast den 1 februari 2029 (TRV 2025/56568).

- Uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk 2025–2026. Trafikverket ska senast den 9 januari 2026 lämna en skriftlig redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (TRV 2025/56566).

Vi ökar trafiksäkerheten på vägarna

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 föreslog Trafikverket ett nytt uppdrag om medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. Förslaget var att informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder skulle genomföras inom områden där kunskap, acceptans och beteende är särskilt viktiga, exempelvis hastigheter, användning av skyddsutrustning samt alkohol och droger.

När regeringen fastställde den nationella planen i maj 2018 beslutades att förslaget skulle genomföras. Regeringen bedömde att 230 miljoner kronor skulle fördelas till ökad trafiksäkerhet och mobilitet som tjänst under planperioden. I mars 2019 gav regeringen sedan Trafikverket det formella uppdraget att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj varje år fram till och med 2029. Vid den senaste återrapporteringen konstaterades bland annat att långsiktighet är en förutsättning för att beteendeförändringar ska vara möjliga att uppnå. Tillsammans kan insatserna ge stegvisa förflyttningar mot den kunskapshöjning eller beteende-påverkan som eftersträvas.

Vi arbetar med förutsättningar för aktiva transporter

I regleringsbrevet för år 2024 fick Trafikverket i uppdrag att samverka med relevanta aktörer om förutsättningar för aktiva transporter, det vill säga gång och cykling. Trafikverkets roll i samverkansarbetet är att stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner genom vägledningar och exempel. Bakgrunden till uppdraget är ett förslag ur slutbetänkandet från Kommittén för främjande av fysisk aktivitet, SOU 2023:29: ”Varje rörelse räknas – hur skapar vi ett samhälle som främjar fysisk aktivitet?”

Att öka fysiskt aktiva resor genom gång och cykel har en tydlig koppling till de transportpolitiska målen, både till funktionsmålet och till hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om att ge alla en grundläggande tillgänglighet, och i hänsynsmålet uttrycks att transportsystemet ska bidra till ökad hälsa. Det finns en bred samsyn om att ökad gång och cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Många kommuner och organisationer har uttalade ambitioner att öka andelen resande med gång, cykel och kollektivtrafik, men trenden pekar nedåt. Myndigheten Trafikanalys följer upp fysiskt aktiva resor, och vid uppföljningen för 2024 visade indikatorn en negativ utveckling. Enligt cykelbokslutet för år 2023 finns också en statistiskt säkerställd minskning av antalet cykelresor sedan år 2019.

Förutsättningarna för gång och cykling behöver förbättras för att öka användningen av dessa transportmedel. Genom att främja gång och cykling kan man öka människors fysiska aktivitet och därmed förebygga sjukdomar och förbättra hälsan.

Inom området aktiva transporter pågår sedan tidigare dialoger i samverkansgrupper och olika forum, både internt och externt. Syftet med uppdraget är att omhänderta potentialen med samverkan för att systematiskt förbättra förutsättningarna för aktiva transporter.

4.3 Stadsmiljöavtal

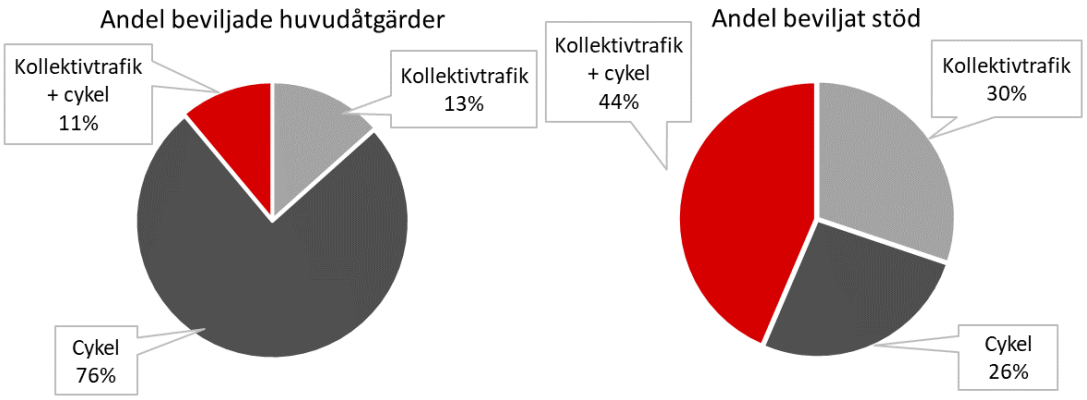
Mellan 2015 och 2023 kunde kommuner och regioner ansöka om stöd från Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Regeringen har beslutat att avveckla stadsmiljöavtalen, men pågående avtal kommer att fortsätta tills de löper ut.

I direktivet till inriktningsplaneringen för planperioden 2026–2037 gavs Trafikverket i uppdrag att redovisa en utvärdering av genomförda satsningar genom stadsmiljöavtalen till dess. I inriktningsunderlaget, som redovisades i januari 2024, redogjorde Trafikverket för en enklare enkätundersökning och angav att en större utvärdering kommer att beskrivas i planrevideringen för 2026–2037. I det här avsnittet redovisas därför vad stödet har gått till och vilken effekt det har gett.

Stödet har gått till att förbättra kollektivtrafik och cykeltrafik

Totalt har Trafikverket beviljat stöd för 7,6 miljarder kronor till de ansökningar som kom in under perioden 2018–2023. Den geografiska spridningen är stor och både storstadskommuner och landsbygdskommuner har beviljats stöd.

I Figur 23 visas hur de beviljade åtgärderna och det beviljade stödet har fördelats per kategori. Cykelåtgärderna är flest till antalet, men de motsvarar en mindre del av det beviljade stödet. Den största andelen beviljat stöd har gått till kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder, som är mer komplexa och större i omfattning än cykelåtgärderna.



Figur 23. Andel beviljade huvudåtgärder och beviljat stöd per åtgärdskategori i de ursprungliga besluten 2018–2023. Till vänster visas den procentuella fördelningen för kollektivtrafikåtgärder, cykelåtgärder samt kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder (totalt 342 åtgärder) och till höger visas fördelningen av kostnader för åtgärderna (totalt 7,6 miljarder kronor).

I de stadsmiljöavtal som tecknades 2018–2023 ingick 734 så kallade mot-prestationer. Motprestationer är olika typer av åtgärder som kommunen eller regionen genomför för att komplettera och förstärka åtgärderna som finansieras av stadsmiljöavtalet. De ska bidra till att främja en ökad andel hållbara transporter i staden. Nästan hälften av motprestationerna var riktade mot gång-, cykel- och kollektivtrafikinfrastruktur samt hastighetsanpassning och utformning av gator.

Under 2024 utvärderade Trafikverket de stadsmiljöavtal som beviljades under perioden 2018–2023. Utvärderingen visar att avtalen har möjliggjort för en snabbare utbyggnadstakt av kommunal och regional infrastruktur för cykel och kollektivtrafik.

Hittills har endast en liten andel av de beviljade åtgärderna fullföljts. Det gäller främst avtal som beviljades i den tillfälliga satsningen för cykelåtgärder 2021–2022. Dessa avtal är mindre omfattande än de stadsmiljöavtal som beviljats i de ordinarie utlysningarna och som oftare innehåller mer omfattande åtgärder och mot-prestationer.

För de slutförda avtalen kan vi se att resandet med gång-, cykel- och kollektivtrafik har ökat och att biltrafiken minskat i de punkter där mätningar gjorts. Resultatet tyder på att resandet med aktiva färdmedel har ökat, vilket innebär positiva hälsoeffekter. Effekten på biltrafik totalt sett är osäker eftersom det inte har gjorts mätningar i större områden, men tydliga minskningar av biltrafik har uppmätts i utvalda punkter. Därmed bör även utsläpp av koldioxid ha minskat. I de slutförda avtalen ingår 34 kilometer ny cykelinfrastruktur och drygt 100 hastighetssäkrade gång- och cykelpassager.

Kommuner och regioner vittnar om att åtgärder för hållbart resande kan genomföras tidigare och i större omfattning tack vare stadsmiljöavtalen. Ny och förbättrad infrastruktur för gång-, cykel- och kollektivtrafik har lett till fler resmöjligheter, större ytor för de hållbara trafikslagen och mer attraktiva stadsmiljöer. Tillsammans med exempelvis motprestationer i form av mobility management (beteendepåverkande insatser) anses insatserna ha stimulerat till ökat hållbart resande. Det är rimligt att anta att stadsmiljöavtalen också bidrar till ett mer jämställt och socialt hållbart transportsystem genom förbättrade möjligheter att resa med cykel och kollektivtrafik. Satsningar på cykel- och kollektivtrafikåtgärder gynnar även barns möjligheter att självständigt resa till och från skola och aktiviteter.

Trafikverkets bedömning är därmed att medfinansiering från stadsmiljöavtal har bidragit till ökad takt i omställningen till ett mer hållbart resande.

Stödet betalas ut till 2029

Även om stadsmiljöavtalen ska avvecklas har Trafikverket åtaganden om att betala ut stöd för redan beviljade stadsmiljöavtal som löper över flera år, i vissa fall till 2029.

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. För Ultunalänken beräknas stöd i nuläget betalas ut till 2029.

För närvarande uppgår intecknade medel 2025–2029 till knappt 5,5 miljarder kronor, varav cirka 4,7 miljarder kronor ligger under åren 2026–2029. För de renodlade stadsmiljöavtalen finns det ett maximalt stödbelopp enligt Trafikverkets beslut för respektive avtal. Stödet för Ultunalänken indexuppräknas däremot löpande vilket innebär att stödbeloppet i det fallet kommer att öka årligen.

Avtal som tecknades till och med 2022 kunde vid beviljandet slutföras senast 2029. I den nationella planen för 2022–2033 beslutades att Trafikverket får fördela medel till stadsmiljöavtal till och med 2027. Av beslutet framgår också att för tidigare beviljade avtal gäller de tidpunkter för utbetalning som tidigare har avtalats. De stadsmiljöavtal som beviljades 2023 behöver därför vara slutförda senast i december 2027. Beslutet innebär också att redan tecknade stadsmiljöavtal med sluttid 2027 eller tidigare, inte kan förlängas efter 2027. Förändrad konjunktur, prisökningar samt förseningar i Trafikverkets projekt i några enstaka avtal har påverkat framdriften för beviljade åtgärder. Detta gör att det i flera fall finns behov av att senarelägga sluttiden till 2028 eller 2029 för åtgärder som i dagsläget har sluttid 2027.

Vissa åtgärder som beviljades stöd innan den nationella planen för 2022–2033 beslutades, kommer att slutföras först i december 2029. Det innebär att det sista stödet inte kommer att kunna betalas ut förrän 2030, eftersom de fakturor som inkommer sent på året inte hinner redovisas till Trafikverket 2029. Vi ser därför behov av att kunna betala ut stöd även efter 2029 – se vidare avsnitt 7.7.

Andra delen: Förslag

Hur ska vi använda pengarna? I den här delen hittar du våra konkreta förslag till åtgärder i transportsystemet, utifrån ramarna som regeringen slagit fast.



5 Fördelning av medel i sammanfattning

Alla uppgifter om kostnader uttrycks i prisnivå 2025 om inte annat sägs. Tabell 3 sammanfattar Trafikverkets planförslag. Där anges också vilka avsnitt i rapporten som redovisar motiv till och konsekvenser av planförslaget. Planförslagets samlade effekter beskrivs i kapitel 9.

Planförslaget innebär en stor ökning av medel till vidmakthållande väg. Ramen föreslogs av regeringen i infrastrukturpropositionen och beslutades av riksdagen, och motiveras med att det finns stora behov av underhåll och reinvesteringar av väginfrastrukturen. Det anges också att underhåll ska prioriteras, det eftersatta underhållet på väg ska återtas och en fortsatt utbyggnad ska göras till bärighetsklass BK4. I planförslaget ökas därför alla delar av vidmakthållande väg. En särskilt stor ökning föreslås för bärighetshöjande åtgärder. Skälet är att under planperioden kunna upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4, att åtgärda de allvarligaste riskerna med ett ändrat klimat samt att kraftigt kunna minska de tillfälliga bärighetsnedsättningarna under tjällossning. En stor ökning föreslås även för bidrag till enskild väghållning, för att bidragsandelen i praktiken ska kunna vara oförändrad mot tidigare.

Ramen för vidmakthållande järnväg ökar också, och även den föreslogs av regeringen i propositionen och beslutades av riksdagen. Motiveringen är att underhåll ska prioriteras och allt det eftersatta underhållet på järnväg ska återtas i den utsträckning som är möjligt under perioden. Vidare sägs att takten i införandet av det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) och avvecklingen av det nuvarande ATC-systemet ska öka.

Även den totala ramen för utveckling av statens transportinfrastruktur blir större och föreslogs av regeringen i propositionen och beslutades av riksdagen. Av den totala utvecklingsramen på drygt 600 miljarder kronor är närmare 100 miljarder i praktiken givna. Det gäller medel till länsplaner, räntor och amorteringar samt bidrag (till Öresundsbron, stadsmiljöavtal och drift av flygplatser).

För återstående områden finns större frihetsgrader. Det gäller medel till namngivna investeringar, trimning och miljö samt forskning och innovation. Översiktligt kan sägas att vi har valt att prioritera trimning och miljö högt, och därför föreslår en kraftig ökning jämfört med gällande plan. Skälen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Ytterligare skäl är att vi föreslår att bidrag till ombordutrustning för ERTMS och teknikutveckling ska ingå i detta område samtidigt som gränsen för vad som är namngivna investeringar har höjts.

Medlen till forskning och innovation föreslår vi läggs på samma nivå som i gällande plan, eftersom möjligheten att finansiera forskning inom transportområdet är av stor betydelse för att säkerställa en långsiktigt hög måluppfyllelse. Medlen för namngivna investeringar föreslår vi ska öka. Det beror dels på att det finns en stor volym investeringar som i praktiken redan är given (de investeringar som tillhör prioriteringsgrund 1–3, se avsnitt 1.1), dels på att det finns många samhällsekonomiskt lönsamma investeringar (som tillhör prioriteringsgrund 4) som skulle kunna inrymmas i planen. Även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget.

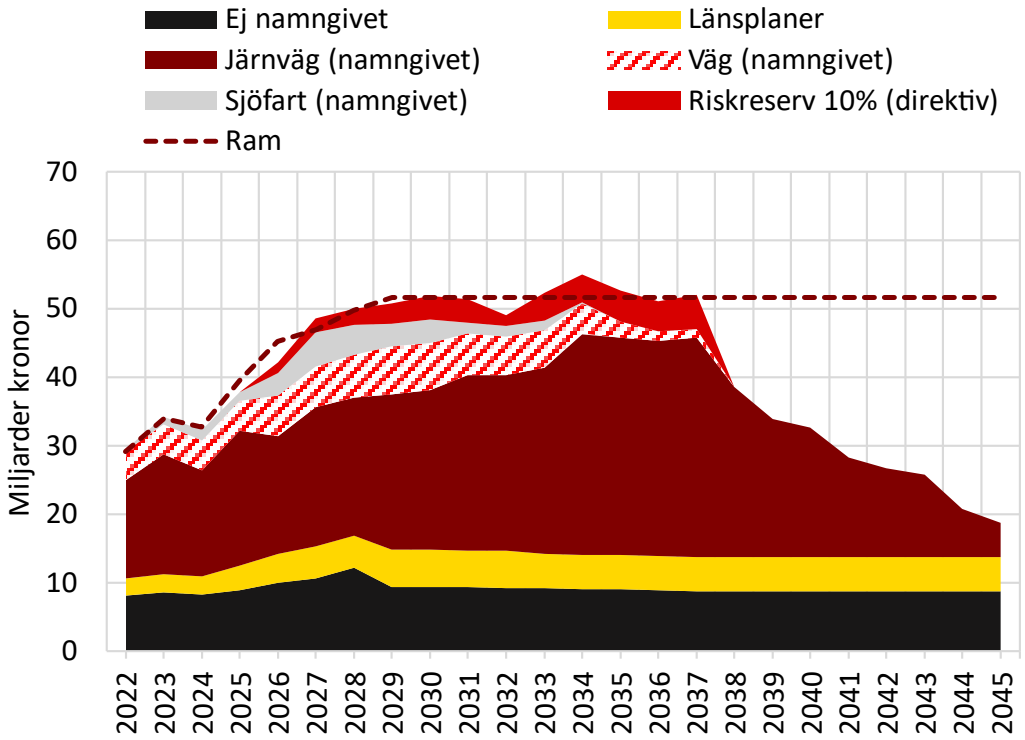
Trafikverket har föreslagit att bärighetshöjande åtgärder som särredovisas i Tabell 3 bör flyttas till anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt att ersättning till Öresundsbrokonsortiet flyttas till anslag 1:2, Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Regeringen har också föreslagit det i budgetproposition 2026.

Tabell 3. Planförslagets delar samt i vilket avsnitt de beskrivs. Miljarder kronor, avrundat.

	Plan 2022–2033 i prisnivå 2021	Plan 2022–2033 i prisnivå 2023	Flyttad förvaltning	Plan 2022–2033 i prisnivå 2025	Förändring	Trafikverkets planförslag	Avsnitt
Vidmakthållande av transportsystemet							
Vidmakthållande väg	195	235	-10	228	126	354	6.1
Varav							
- Drift och underhåll vägar	162	195	-10	187	96	283	
- Bärighetshöjande åtgärder	0	0	0	0	30	30	
- Bärighet vägar (ej bärighetshöjande)	18	22	0	22	-11	12	
- Bidrag till enskild väghållning	15	18	0	18	12	30	
Vidmakthållande järnväg	166	200	-26	176	34	210	6.2
Varav							
- Vidmakthållande järnväg	164	198	-26	174	35	208	
- Bidrag Inlandsbanan	2	3	0	3	-1	2	
Summa Vidmakthållande av transportsystemet	**361**	**435**	**-36**	**404**	**160**	**564**	

	Plan 2022–2033 i prisnivå 2021	Plan 2022–2033 i prisnivå 2023	Flyttad förvaltning	Plan 2022–2033 i prisnivå 2025	Förändring	Trafikverkets planförslag	Avsnitt
Utveckling av transportsystemet							
S:a namngivna investeringar i nationell plan (>150mkr)	297	358	-2	360	72	432	7.1, 7.2
Varav							
- riskreserv 10 %				0	39	39	7.3
Trimnings- och miljöåtgärder (<150 mkr)	40	48	0	48	22	70	7.4
Varav							
- Teknikutveckling				0	1	1	7.4
- ERTMS ombordutrustning				0	3	3	7.4
Länsplaner	42	51	-2	49	12	61	7.5
Övrig verksamhet	33	40	-19	22	-4	18	
Varav							
- Forskning och innovation	7	8	-1	7	0	7	7.6
- Planering, stöd och myndighetsutövning (upphör)	16	19	-18	2	-2	0	
- Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	4	5	0	5	0	5	7.7
- Stadsmiljöavtal	6	7	0	7	-3	5	4.3, 7.7
Räntor och amorteringar	26	26	0	26	-1	24	7.8
Summa Utveckling av transportsystemet	**437**	**523**	**-23**	**504**	**100**	**604**	
Driftsbidrag till flygplatser	1	1	0	1	1	3	7.7
Summa Utveckling av transportsystemet inkl. icke statliga flygplatser	**439**	**524**	**-23**	**505**	**102**	**607**	
Total	**799**	**959**	**-59**	**909**	**262**	**1 171**	

Genomförandet av vissa investeringar fortsätter efter planperiodens slut, och belastar därmed även kommande planperioder. Det gäller framför allt införandet av järnvägens nya signalsystem samt några mycket stora järnvägsinvesteringar. Figur 24 visar den ungefärliga fördelningen av kostnaderna i utvecklingsanslaget sett över tid. Exakt hur kostnaderna för olika investeringar fördelas över tid ändras löpande, men figuren ger en bild av hur mycket medel som binds upp efter planperiodens slut. Med ett antagande att ramen samt anslag till länsplaner och övrigt ej namngivet (trimningar med mera) är oförändrade även efter 2037 betyder det att två tredjedelar av medlen under fyraårsperioden efter detta planförslags slut (2038–2041) är uppbundet.



Figur 24. Kostnader i utvecklingsanslaget över tid (2025 års prisnivå, ungefärlig fördelning). Streckad linje (Ram) visar utfall och ram enligt budgetunderlag 2025.

6 Vidmakthållande av transport-infrastrukturen

6.1 Vägsystemet

Här beskrivs föreslagna satsningar på drift och underhåll med mera på väg. Mer information finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). Där finns också en läsanvisning med svar på ett antal frågor som ställs i regeringens direktiv.

Drift och underhåll, bärighetsåtgärder samt bidrag till enskild väghållning ingår

I vidmakthållande väg ingår drift och underhåll av det statliga vägnätet, bärighetsåtgärder samt ett uppdrag att dela ut bidrag till enskild väghållning.

Drift avser den verksamhet som behöver genomföras för att vägsystemet löpande ska fungera. Exempel är trafikledning och anläggningsövervakning.

Bärighetsåtgärder är funktionshöjande åtgärder i vägsystemet som görs i syfte att vägen ska klara en tyngre belastning året runt utan att en onormalt hög nedbrytningstakt riskeras. Det bidrar också till att minska emissioner och till ökad trafiksäkerhet genom att samma transportarbete kan genomföras med färre fordon. Bärighetsåtgärder består främst av förstärkning av broar eller vägar, men det inkluderar även åtgärder för att klimatanpassa väganläggningen.

Underhållsverksamhet omfattar förebyggande och avhjälpande underhållsåtgärder, reinvesteringar samt övrig skötsel av anläggningen, exempelvis städning av rastplatser och bevakning.

Samhällsekonomisk lönsamhet är vägledande för prioritering

I Tabell 4 redovisas samlat vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande väg. Prioriteringen utgår från de transportpolitiska målen och regeringens direktiv. I framtagandet av planen har samhällsekonomiska principer varit vägledande samt att vägsystemet ska fungera bra i hela landet. Det innebär att hela vägnätet prioriteras utifrån den funktion vägsträckorna har i systemet. Mer konkret är ambitionen att:

- Standarden på hela vägnätet successivt ska förbättras samtidigt som det eftersatta underhållet åtgärdas under planperioden.

- Befintliga anläggningar i vägsystemet vårdas för att säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i hela landet, med hänsyn till miljö och hälsa.
- En väl avvägd balans ska finnas mellan genomförande och framkomlighet. I framtagande av underhållsplanen ska framkomligheten i vägsystemet som helhet beaktas.
- Totalförsvarets behov ska beaktas.
- Utpekade miljötillgångar och klimatrelaterade behov prioriteras och integreras vid planering av underhålls- och reinvesteringsåtgärder.
- Andelen förebyggande underhåll ska öka i samband med att det eftersatta underhållet åtgärdas.
- Uppnå ökad kostnadseffektivitet med bättre kvalitet per satsad krona, vilket bland annat kan ske genom att nyttja möjligheten med elektrifiering, digitalisering och automatisering i högre omfattning.

Hur medlen närmare prioriteras beskrivs i underhållsplanen som sträcker sig över minst fyra år och uppdateras årligen.

En stor ökning görs

Under många år har tilldelade medel varit lägre än vad som krävs för att ta hand om den årliga nedbrytningen av väganläggningens tillstånd, vilket har medfört ett eftersatt underhåll. För att kunna återta det eftersatta underhållet under plan-perioden kommer Trafikverket att behöva genomföra betydligt mer åtgärder i form av förebyggande underhåll och reinvesteringar jämfört med tidigare.

Detta möjliggörs eftersom riksdagen har godkänt den ekonomiska ram som regeringen föreslagit i infrastrukturpropositionen för vidmakthållande väg, som täcker hela behovet av underhåll inklusive ett återtagande av eftersatt underhåll. En höjning av bärigheten på dagens BK1-vägnät till BK4 ryms också inom tilldelade medel. Ramen för vidmakthållande väg ökar, exklusive flyttade förvaltningsmedel, från 228 miljarder kronor i gällande plan till 354 miljarder kronor 2026–2037 i samma prisnivå. I Tabell 4 sammanfattas vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande väg.[14]

[14] Notera att av bärighetssatsningens totala föreslagna ram på 41 miljarder kronor är det 29,5 miljarder kronor som är av investeringskaraktär som i regeringsuppdraget om finansiell styrning av Trafikverket (TRV 2022/106118) föreslagits bör flytta till utvecklingsanslaget. I budgetpropositionen för 2026 föreslår regeringen att 1,9 miljarder kronor per år 2026–2028 flyttas till anslag 1:1 avseende bärighetshöjande åtgärder. Trafikverket har även i regeringsuppdraget föreslagit ytterligare förflyttningar från vidmakthållande väg till anslag 1:3 Trafikverket som inte har beaktats i Tabell 3.

Tabell 4. Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande väg under perioden 2026–2037, miljoner kronor.

Väganläggningen	Väg-anlägg-ningar	IT	Trafikledning och anläggnings-övervakning	Färja	Övrigt	Totala kostnader
Drift och underhåll av vägar	253 200	11 700	3 800	14 300		283 000
varav reinvestering	*40 000*	*1 300*	*300*			*41 600*
varav underhåll	*208 900*					*208 900*
varav drift	*4 300*	*10 400*	*3 500*	*14 300*		*32 500*
Bärighet och tjälsäkring	41 000					41 000
varav BK4	*27 000*					*27 000*
varav tjälsäkring	*9 000*					*9 000*
varav klimat-anpassning	*5 000*					*5 000*
Totalt	**294 200**	**11 700**	**3 800**	**14 300**		**324 000**
Bidrag till enskild väghållning					**30 000**	**30 000**
Totalsumma						**354 000**

Driftkostnader ökar med en mer avancerad väganläggning

Drift avser den verksamhet som behövs för att vägsystemet löpande ska fungera. Här ingår drift av väganläggningen, trafikledning och anläggningsövervakning samt färjedrift. Drift av väganläggningen gäller främst manövrering av öppningsbara broar, eldrift samt drift och underhåll av den vägnära it-anläggningen.

I förslaget ingår bland annat en satsning på att ställa om stora delar av färjedriften till fossilfri drift som ett led i transportsystemets klimatomställning. Trafikverket gör också en ökad satsning på digitalisering i hela vägsystemet som syftar till att bidra till framtida effektiviseringar. Det innefattar även tillkommande anläggningar, exempelvis förbifart Stockholm, vilket tillsammans bidrar till en relativt stor ökning av hur mycket som satsas på drift.

Bidraget till enskild väghållning ökar

Enskild väg är en väg som inte är allmän eller gata. De enskilda vägarna utgör en stor del av det svenska vägnätet och utgör kapillärer som ansluter mot de större

statliga vägarna. Vägunderhållet på det enskilda vägnätet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på dessa vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv i hela landet. Det enskilda vägnätet kan även få stor betydelse för totalförsvaret i händelse av krig.

Väghållare för enskilda vägar är de fastigheter som har nytta av vägarna. Inom vidmakthållande väg finns tre typer av bidrag som en väghållare för enskilda vägar kan ansöka om: årligt driftbidrag, särskilt driftbidrag samt driftbidrag för färjeled. En enskild väg där väghållaren erhåller statligt bidrag nyttjas som en allmän väg. Trafikverket ger bidrag till cirka 23 000 enskilda väghållare, som tillsammans ansvarar för omkring 7 400 mil väg och 11 enskilda färjeleder.

Det årliga driftbidraget motsvarar 30–80 procent av en schablonkostnad, beroende på vägkategori. Planförslaget bygger på att bidragsprocenten ska vara oförändrad. Tidigare har dock bidragsprocenten i praktiken minskat. Skälet är att schablonkostnaden har höjts enligt Trafikverkets infrastrukturindex, vilket under lång tid har halkat efter ökningen av de marknadspriser som väghållarna behöver betala för att sköta vägarna. I planförslaget ingår också ett ökat utrymme för väghållarna att ansöka om så kallad särskild drift (kostnader för större underhållsprojekt och klimatsäkring). En höjning föreslås därför av anslagsnivån med cirka två tredjedelar jämfört med nuvarande plan.

De ekonomiska ramarna för bidrag till särskild drift som används för större underhållsåtgärder och som inte ryms inom det årliga driftbidraget har ökat i detta planförslag. Det innebär att det utöver det årliga driftbidraget finns utrymme till att genomföra större underhållsprojekt (som bärighet och beläggning). Det finns också möjlighet till fortsatt klimatsäkring av det enskilda vägnätet samt att genomföra åtgärder som ger en minskning av det eftersatta underhållet på broar över tid.

Underhåll består av flera delar

Underhåll består av flera delar: basunderhåll väg, vägyta-vägkropp, byggnadsverk, infrasystem, vägutrustning och sidoområde samt övrig underhållsverksamhet. Trafikverket redovisar årligen en mer detaljerad underhållsplan som publiceras på vår hemsida.

I planförslaget har Trafikverket tagit hänsyn till totalförsvarets behov av transportinfrastruktur. Drift och underhåll samt bärighetsåtgärder som beskrivs i planförslaget kommer också att bidra till totalförsvarets behov. I de ekonomiska sammanställningarna avsätts därför inte speciellt riktade medel till totalförsvaret, utan det aktuella behovet kommer att hanteras genom att totalförsvarets behov är en prioriteringsgrund vid planering av drift-, underhålls- och bärighetsåtgärder.

Basunderhåll väg innebär att genom daglig skötsel leverera en väl fungerande väganläggning här och nu. Tillsammans med det långsiktiga underhållet säker-

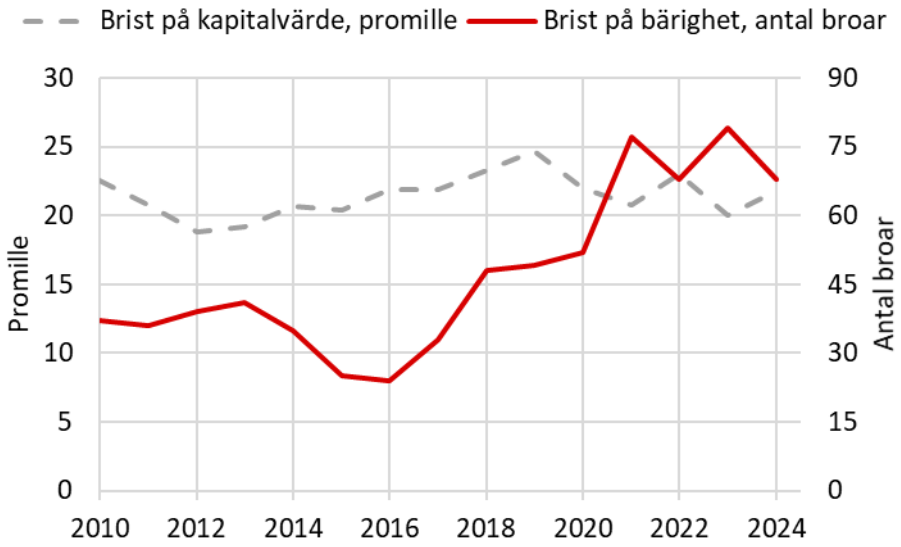
ställer den dagliga skötseln framkomlighet och trafiksäkerhet samt hanterar händelser såsom olyckor, översvämningar, ras, skred och stormar året runt. Vintertid ingår plogning och halkbekämpning i basunderhållet. Denna verksamhet behöver fungera dygnet runt och prioriteras därför högst inom den samlade underhållsverksamheten.

Inom *vägyta-vägkropp* ingår det långsiktiga underhållet av vägytan och vägkroppen inklusive geokonstruktioner och avvattningssystem som diken och vägtrummor på hela det statliga vägnätet. Även vägmarkering ingår i underhållet av vägytan.

I begreppet *byggnadsverk* ingår broar, tunnlar och övriga byggnadsverk. Det sistnämnda innefattar till exempel stödmurar, kajer och tråg. Brobeståndet är relativt gammalt, där 13 procent av antalet broar är byggda före förstatligandet av vägväsendet år 1944 och dimensionerat för relativt små trafiklaster. Cirka 35 procent av antalet broar är byggda före år 1965 då krav på luftinblandning i betongen infördes för att få en bättre frostbeständighet. Broar byggda före detta år har normalt dålig beständighet och för sådana broar är förebyggande underhållsåtgärder extra viktiga.

Figur 25 visar utvecklingen av brist på kapitalvärde[15] och brist på bärighet under de senaste 10 åren. Trenden med stadigt ökande brist på kapitalvärde har planat ut och det ligger sett över en längre period strax över 20 promille. På lång sikt är vår bedömning att indikatorn brist på kapitalvärde ska ligga mellan 15 och 25 promille för ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll. Ytterligare arbete kan behövas för att bestämma den optimala nivån med avseende på risk och årlig underhållskostnad. Även mängden nybyggda broar spelar in. Målet för brist på bärighet bör på sikt vara noll.

[15] Brist på kapitalvärde beskriver kostnaden för att reparera skador på broar i förhållande till återanskaffningsvärdet.



Figur 25. Brist på kapitalvärde (i promille av det totala beståndet) samt brist på bärighet (av antal broar).

Infrasystem innefattar alla tekniska installationer och ITS-utrustningar (intelligenta transportsystem) längs vägnätet som är anslutna med el. Exempel på tekniska installationer är styrsystem i tunnlar och öppningsbara broar, brandlarm, brand- och rökevakueringsfläktar, pumpar och belysning.

I teknikområdesgruppen *vägutrustning och sidoområde* ingår alla utrustningar, områden och byggnader som tillhör väganläggningen, men som inte ingår under någon annan teknikområdesgrupp. Här ingår även dagvattenbehandling och vattenskydd.

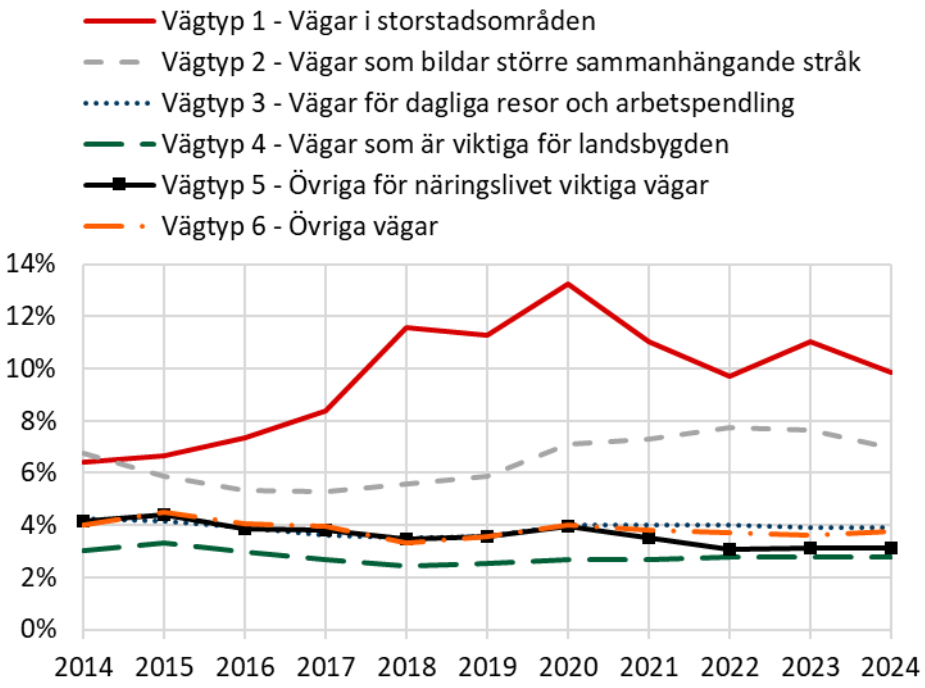
It- och telekominfrastrukturen används för att möjliggöra styrning av, och datainhämtning från, väganläggningen. Den används också för trafikledning, trafikinformation, anläggningsövervakning samt för drift- och stödsystem. Det förändrade omvärldsläget medför ett ökat behov av åtgärder inom området cybersäkerhet. Hotbilden ställer krav på tätare uppdatering av de system som styr våra anläggningar för att eliminera sårbarheter samtidigt som nya förmågor behöver etableras för att snabbt kunna upptäcka och hantera yttre hot såsom virusattacker, intrångsförsök och skadlig kod.

Förebyggande underhåll i takt med den årliga nedbrytningen

Regeringens målsättning är att det eftersatta underhållet ska återtas under planperioden samtidigt som väganläggningen vårdas och underhålls för att säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i hela landet, med hänsyn till miljö och hälsa. Trafikverket föreslår därför relativt stora

ramökningar för underhållet inom samtliga anläggningsdelar. Totalt ökar underhållsramarna med cirka 50 procent jämfört med nuvarande plan. De största bristerna finns inom området vägyta och vägkropp inklusive avvattningssystemet. Alla dessa delar samverkar dock och påverkar i slutändan nedbrytningen och tillståndet på vägytan. Inom dessa områden kommer också den största satsningen jämfört med nu gällande plan att ske. Alla teknikområden fyller dock sin funktion i vägsystemet. Exempelvis är infrasystem, vägutrustning och sidoområdena kritiska för trafikledning och trafikstyrning inklusive funktioner i tunnlar samt för information och trafiksäkerhet.

Delar av det belagda vägnätet har ett tillstånd som inte uppfyller underhållsstandarden, se Figur 26. Figuren är grupperad enligt Trafikverkets vägtyper, läs mer i en bilaga till underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). En avvikelse från underhållsstandarden indikerar att tillståndet är sämre än vad som är samhällsekonomiskt önskvärt. Behovet varierar över landet beroende på tillstånd. Det största behovet sett till tillståndet finns i norra Sverige på de mer lågtrafikerade delarna av vägnätet.



Figur 26. Nationellt tillstånd. Utveckling av andel avvikelse från underhållsstandard, fördelat på vägtyper (procent).

Trafikverket bedömer att de senaste årens försämrade tillståndsutveckling för vägytan i storstadsområden (vägtyp 1, se Figur 3) har stannat av. En relativt stor andel av vägytan i storstadsområden är dock fortfarande sämre än underhålls-

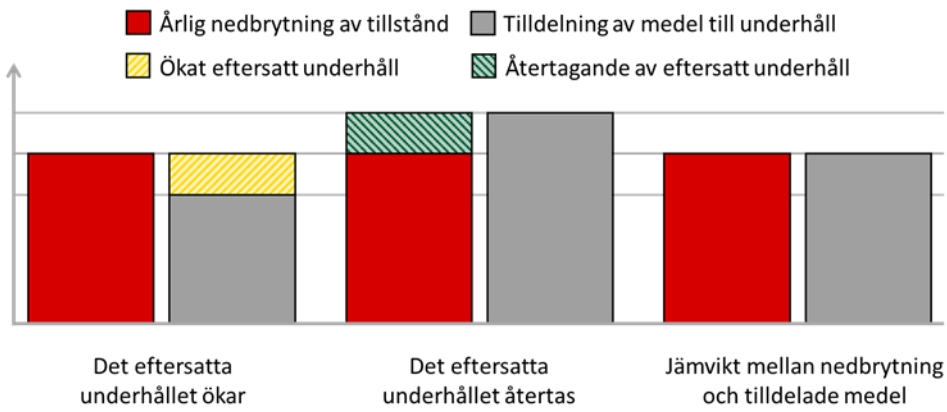
standarden. De vägarna utgör en mycket liten del av vägnätet, men de har mycket trafik och är dyra att åtgärda på grund av den hårda trafikbelastningen. Vägar som bildar större sammanhängande stråk (vägtyp 2, se Figur 26) har haft en negativ trend de senaste tio åren. Det gäller främst mötesfria vägar, som i allt högre grad avviker från underhållsstandarden. Mötesfria så kallade 2+1-vägar har generellt snabbare nedbrytning än vanliga vägar, framför allt en ökad spårdjupsutveckling på grund av ökad kanalisering av trafiken. I takt med att andelen mötesfria vägar ökat har även behovet av tätare beläggningsåtgärder ökat. Övriga vägtyper har haft en relativt stabil tillståndsutveckling de senaste åren enligt Figur 26.

Beläggningsunderhållet kommer att öka betydligt under planperioden jämfört med tidigare, och målsättningen är att återta allt eftersatt underhåll och fortsatt leverera ett bra tillstånd efter planperioden. Det avhjälpande underhållet kommer att minska och det förebyggande underhållet kommer att kunna genomföras i en takt som motsvarar den årliga nedbrytningen av tillståndet. Det förebyggande beläggningsunderhållet kommer fortsatt vara tillståndsbaserat och med den utökade ramen kommer även de mer lågtrafikerade delarna som tidigare prioriterats ned kunna omhändertas. För att genomföra rekonstruktioner och utbyten kostnadseffektivt och med liten trafikpåverkan, kommer nödvändiga reinvesteringar genomföras i samband med beläggningsåtgärder i så stor utsträckning som möjligt.

Eftersatt underhåll återtas fullt ut under perioden

För att inte tappa funktionalitet behöver vi underhålla väganläggningen i samma takt som den bryts ned. För vägnätet har ett eftersatt underhåll ackumulerats över längre tid, eftersom det har saknats medel att utföra tillräckligt mycket underhålls-arbeten. Det eftersatta underhållet beskriver behovet av underhåll i anläggningen som har passerat en tillståndsnivå som inte är godkänd och som ännu inte har åtgärdats. Det kan också vara en anläggningsdel där livslängden är passerad och ett utbyte ännu inte genomförts.

Figur 27 visar att det, med ökade ramar, finns utrymme att årligen åtgärda de delar som definieras som eftersatt underhåll. Det innebär att det eftersatta underhållet kan minskas successivt under planperioden, för att i slutet av perioden helt ha återtagits. Detta är något som bland annat Skogsindustrierna anfört som mycket angeläget.



Figur 27. Schematisk figur som beskriver underhållets nivå och dess påverkan på det eftersatta underhållet.

Genom att utföra rätt åtgärd i rätt tid kan det eftersatta underhållet hanteras parallellt med ett utförande av ordinarie underhåll. Med ökade ramnivåer kan mer underhåll genomföras vilket minskar det eftersatta underhållet. I början av planperioden kommer mycket underhåll att kunna utföras på det belagda vägnätet där en stor del av det eftersatta underhållet har att göra med vägytans tillstånd. Beläggningsunderhållet kommer att utföras över hela landet och på både högtrafikerade och lågtrafikerade vägar. Det eftersatta underhållet kommer att åtgärdas snabbare på de mer högtrafikerade delarna som en följd av kortare underhållscykler. Effekten kommer även att märkas snabbt på det lågtrafikerade vägnätet, då ett bättre förebyggande underhåll kommer att utföras där det tidigare till stor del enbart utförts avhjälpande underhåll. På det lågtrafikerade vägnätet kommer också grusvägarna att få ett betydligt bättre underhåll.

Genom att årligen följa storleken av det eftersatta underhållet inom respektive åtgärdsgrupp kommer underhållet kunna styras mot målet att det eftersatta underhållet är åtgärdat vid planperiodens slut.

Nya anläggningar ger ökade underhållskostnader

Enligt direktivet ska planförslaget redovisa underhållsbehov för större nya anläggningar som planeras att färdigställas under planperioden. De vanligaste tillkommande kostnaderna under de första åren efter att en åtgärd tagits i bruk är av karaktären skötsel och drift. Förebyggande underhåll och reinvesteringar är mindre omfattande de första åren, men kan förekomma i de anläggningar som har installationer eller system med korta livslängder.

För vägobjekt beräknas det tillkommande underhållsbehovet under planperioden till cirka 3,3 miljarder kronor. Förbifart Stockholm har enskilda beräkningar av det tillkommande underhållet och svarar för cirka 65 procent av detta för namngivna vägobjekt som tas i bruk under den kommande planperioden. En lista på vilka

kostnader varje namngivet objekt beräknas medföra finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113). Nio namngivna vägobjekt ligger i planförslaget som utredningsobjekt åren 2032–2037. Om dessa vägobjekt går vidare till ett utförande, där ny anläggning kan tas i bruk från 2038 eller senare, innebär det ett tillkommande underhåll på 17 miljoner kronor per år.

I bärighetssatsningen ingår utbyggnad av BK4, tjälsäkring och klimatanpassning

Bärighet är en vägteknisk term som anger den högsta last som kan accepteras med hänsyn till nedbrytningen av vägkonstruktionen, exempelvis uppkomst av sprickor eller djupgående deformationer. Trafikverket klassificerar vägnätet i olika bärighetsklasser på basis av hur väl vägen klarar belastningen för olika fordonssammansättningar.

Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som idag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4), vilket innebär att Trafikverket kommer att uppåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4 under planperioden. Trafikverkets ambition är att:

- Hela stamvägnätet ska vara uppåtet för BK4 år 2030, möjligen med vissa undantag i storstadsregionerna med hänsyn till andra pågående projekt och trafiksituationen.
- Hela det strategiska vägnätet för tung trafik ska vara uppåtet för BK4 år 2033. Vägnätet är utpekat tillsammans med näringslivet som det allra viktigaste att uppåta för BK4.
- Hela det statliga vägnätet som tidigare var uppåtet för BK1 ska i princip vara uppåtet för BK4 vid slutet av planperioden. Det kan dock finnas delar av dagens BK1-vägnät där det är mindre lämpligt att godstrafik går, exempelvis ur ett trafiksäkerhetsperspektiv eller av miljöhänsyn.

Prioriteringen av utbyggnaden för BK4 är i grunden baserad på samhällsekonomiska principer. Stamvägnätet är prioriterat utifrån att cirka hälften av trafikarbetet för godstransporter går på dessa vägar. Det bidrar också till en möjlighet att nyttja BK4 över hela landet och till att tillgängliggöra anslutningar till BK4-vägnätet till start och målpunkter för transporterna. Det bedöms dessutom bidra till positiva synergier för nyttjande av längre fordon. Det strategiska vägnätet är prioriterat utifrån att det är utpekat av näringslivet som särskilt viktiga godsstråk för tunga transporter även utanför stamvägnätet.

Trafikverket redovisar årligen en mer detaljerad genomförandeplan för BK4 som publiceras på Trafikverkets hemsida. I den redovisas den årliga tillväxten av BK4 på

vägnätsnivå med kartor för tre år framåt, och planerna längre framåt beskrivs i löpande text.

Klimatanpassning görs för att öka robustheten mot högre vattenflöden samt ökade ras- och skredrisker. Trafikverket planerar att satsa 5 miljarder kronor på detta under planperioden. Det handlar till exempel om extra skötsel av sidoområden, trädsäkring, erosionsskydd samt rensning och byten av trummor för avvattning. Ambitionen är att de allvarligaste riskerna som kan ge stora konsekvenser åtgärdas under planperioden.

Tjälsäkringsåtgärder är en viktig del i bärighetssatsningen för att bidra till en förbättrad framkomlighet året runt för tung trafik. Dessa åtgärder innebär att Trafikverket kan minska de tillfälliga bärighetsrestriktioner som till stor del orsakas av tjällossning. Vi planerar att satsa 9 miljarder kronor på tjälsäkring under planperioden, vilket kraftigt kommer att minska de tillfälliga bärighets-nedsättningarna. Behovet av tjälsäkringsåtgärder är störst under första halvan av planperioden.

6.2 Järnvägssystemet

Här beskrivs föreslagna satsningar på drift och underhåll med mera på järnväg. Mer information finns i underlagsrapporten om vidmakthållande järnväg (Trafikverket 2025:112). Där ges bland annat mer utförliga svar på ett antal frågor som ställs i regeringens direktiv.

Både förebyggande och felavhjälpande underhåll ingår

Vidmakthållande omfattar trafikledning, drift, underhåll och reinvesteringar på det statliga järnvägsnätet. Inom drift och underhåll finns flera typer av verksamheter som till sin karaktär skiljer sig åt men som samtidigt kan ha inbördes beroenden, vilket inverkar på planeringen och prioriteringarna.

En del av verksamheten handlar om att säkerställa de dagliga transporterna. I detta ingår exempelvis avhjälpande underhåll, trafikstyrning, trafikinformation och övrig drift. Denna verksamhet kräver en mer flexibel planering då den inkluderar allt från beredskap för att hantera olyckor och störningar till snöröjning.

En annan del av verksamheten bedrivs för att förvalta järnvägsanläggningen så att funktionaliteten både säkras här och nu och bibehålls på längre sikt. Det benämns förebyggande underhåll inklusive reinvesteringar. Det förebyggande underhållet är antingen tillståndsbaserat och utförs när anläggningen uppnått ett visst tillstånd, eller uförs enligt förutbestämda tidsintervall beroende på vilka egenskaper anläggningen har.

Järnvägsanläggningen är ett system med starka beroenden mellan de olika delarna som tillsammans levererar avsedd funktion. Det medför att inga åtgärdstyper kan

framhållas som mer angelägna än andra utifrån en ambition att upprätthålla den sammantagna funktionaliteten.

Förutsättningar för att trafiken ska fungera prioriteras högst

Högst prioriteras förutsättningar för att trafiken ska fungera. Det innebär för det första att grundläggande funktioner rörande framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet och miljö ska säkerställas för hela det statliga järnvägsnätet. För det andra innebär det att förebyggande underhåll sker, i form av mindre utbyten och reparationer för att upprätthålla anläggningens tekniska tillstånd och minska risken för störningar.

Utöver dessa grundläggande principer gäller följande inriktning:

- Fortsätta återta det eftersatta underhållet på de fyra utpekade flödena Stockholm–Göteborg, Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn, Hallsberg–Luleå och Luleå–Narvik.
- Bibehålla funktionaliteten och återta delar av det eftersatta underhållet på övriga flöden.
- Öka robustheten på omledningsbanor, för redundans samt för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner och för att beakta totalförsvarets behov.
- Minska det eftersatta underhållet, med fokus på eftersatt underhåll som har direkt funktionspåverkan.
- Integrera klimatrelaterade behov och behov kopplade till våra miljötillgångar i planeringen av underhåll och reinvesteringar.
- Hantera artrika miljöer, bekämpa invasiva arter och värna biologisk mångfald i samband med underhållsåtgärder. Även befintliga skyddsåtgärder (buller och vatten) ska underhållas.

Lågtrafikerade banor som inte är viktiga för omledning kommer inte att prioriteras när det gäller återtagande av eftersatt underhåll och kommer därmed att få försämrad funktionalitet.

Underhåll prioriteras högt

Den ekonomiska ramen som riksdagen godkänt för vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen ökar från 176 miljarder kronor i gällande plan (i 2025 års pris) till 210 miljarder kronor för planperioden.

Från 2026 får Trafikverket ett större förvaltningsanslag, och förvaltningskostnader som tidigare belastat sakanslagen flyttas dit. Sakanslagen renodlas till att innehålla investerings-, underhålls- och driftkostnader. Justerat för flytten av förvaltningsmedel ökar anslaget för vidmakthållande järnväg med 18 procent. Genom att

sakanslaget därmed i praktiken ökar gör det att vi kan öka andelen återtagande av det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten. Till detta beräknas intäkter för banavgifter ge cirka 34 miljarder kronor under planperioden – se vidare kapitel 12.2.

Totalt uppgår därmed medel för drift och underhåll av statliga järnvägar för planperioden till 244,5 miljarder kronor. I Tabell 5 sammanfattas vårt förslag till fördelning av ramen för vidmakthållande järnväg.

Trafikverket har i regeringsuppdraget om finansiell styrning av Trafikverket (TRV 2022/106118) föreslagit ytterligare förflyttningar från vidmakthållande järnväg till förvaltningsanslag, men de har ännu inte beaktats i Tabell 5.

Tabell 5. Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande järnväg under perioden 2026–2037, miljoner kronor (prisnivå 2025).

Drift och underhåll av järnväg	Anläggning	IT-anläggning	Trafikledning	Övrigt	Summa
Reinvesteringar	90 500	2 000			92 500
varav eftersatt underhåll	14 600				
varav ERTMS	20 000				
Underhåll	106 900			7 800[16]	114 700
varav bidrag till Inlands-banan AB				1 875	
Drift	4 500	15 300	17 500		37 300
Totalt	**201 900**	**17 300**	**17 500**	**7 800**	**244 500**
Finansiering via anslag					210 000
Banavgifter					34 500

I fördelning av anslagen utgår vi de första åren från de nivåer som framgår av budgetpropositionen (prop. 2024/25:1). Vi ser nu resultatet av den upptrappning av järnvägsunderhåll som pågått sedan 2021 och att vår ökade förmåga gör att fler och större åtgärder kommer ut i anläggningen. Trafikverket konstaterar att det finns

[16] I övriga kostnader för underhållsverksamheten ingår förutom bidrag till Inlandsbanan AB även kostnader för bland annat kvalitetsavgifter och miljökompensation.

möjlighet att genomföra fler åtgärder än vad som ryms i de beräknade ekonomiska ramarna för 2027 och framåt.

Drift

Drift avser tekniska, administrativa och styrande åtgärder som är en direkt del i leveransen av tåglägen. Exempel på sådan verksamhet är trafikledning, elförsörjning, tele- och radiokommunikation. Här ingår även driftkostnader som är direkt hänförbara till den fysiska anläggningen, exempelvis övervakning och elkostnader för infrastrukturanläggningen.

Underhåll

Så kallat basunderhåll är grunden i järnvägsunderhållet och prioriteras därför högt. Det omfattar åtgärder inom samtliga tekniskslag för att upprätthålla anläggningens funktion. Det är uppdelat i avhjälpande respektive förebyggande underhåll. Det avhjälpande underhållet består i första hand av akut felavhjälpning, åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt skador och vintertjänster. Det förebyggande underhållet omfattar att genomföra besiktning, periodiskt underhåll och mindre utbyten för att förlänga det tekniska tillståndet, men även för att minska risken för försämring av anläggningens funktionalitet.

Förslaget innebär en ökning av ramen till underhåll jämfört med gällande plan. Det möjliggör en kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll där vi mer aktivt kan styra mot en ökad andel förebyggande underhåll. Därmed kan vi satsa mer på att återta det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten.

Reinvesteringar

Reinvesteringar utgör den andra delen av underhållet och grundsyftet är att återställa anläggningens funktion genom att byta ut och ersätta anläggning. Viss uppgradering kan äga rum vid reinvestering på grund av exempelvis teknisk utveckling, men huvudsyftet ska aldrig vara att tillföra ny standardhöjande funktion.

Förslaget innebär en ökning av ramen till reinvesteringar jämfört med gällande plan. Det gör att vi kan öka andelen återtagande av det eftersatta underhållet samt öka ambitionen att upprätthålla funktionaliteten.

Teknikområden

Underhåll och reinvesteringar görs inom olika teknikområden; bana, elkraftsystem, signalsystem, fastighet, it- och telekominfrastruktur samt trafikledning och anläggningsövervakning.

Bana omfattar bland annat banöverbyggnad och byggnadsverk samt banunderbyggnad. I banöverbyggnaden ingår spår och spårväxlar och byggnadsverk omfattar bro och tunnel. Banunderbyggnad består bland annat av avvattning, vattenskydd och klimatanpassning.

Järnvägens *elkraftsystem* består av två delsystem: ett banmatningssystem för kraftförsörjning av tågen och ett hjälpkraftsystem för kraftförsörjning av anläggningar längs banan, till exempel signalställverk, växlar och belysning.

Signalanläggningen har till uppgift att övervaka och säkerställa att fordonsrörelser på järnvägen utförs på ett säkert sätt. Två delar i signalsystemet är signalställverk och vägskyddsanläggningar.

Inom området *fastighet* ingår kameraövervakning, lås, tillträdesskydd, anläggningsnära säkerhet, stationer och trafikinformationsutrustning samt teknikbyggnader.

It- och telekominfrastrukturen är en integrerad del av järnvägsanläggningen. Infrastrukturen möjliggör kommunikation med och mellan järnvägssystemets olika delar såsom signalsystem, vägskyddsanläggningar, tunnlar, trafikinformation, elkraftförsörjning, fordon samt tekniska övervaknings- och styrsystem. Liksom redan nämnts för vägsystemet (se avsnitt 6.1) ställer omvärldsläget högre krav på ett ökat fokus på robusthet och cybersäkerhet. Den växande mängden information om och från vår anläggning blir en alltmer värdefull tillgång som behöver skyddas mot alltmer sofistikerad teknik och metoder. Vi kommer därför att stärka förmågan att skydda viktig verksamhet mot olika former av hot och angrepp som cyberattacker och påverkan. *Trafikledning och anläggningsövervakning* innefattar trafikstyrning, trafikinformation, eldriftledning samt anläggningsövervakning, störningshantering och beställning av akut felavhjälpning i anläggningen.

Bidrag till Inlandsbanan ingår i ramen

Det statliga bidraget till Inlandsbanan AB (IBAB), har hittills finansierats via utvecklingsmedel, men redovisas nu inom den ekonomiska ramen för vidmakthållande järnväg. Skälet är att bidraget, som är IBAB:s huvudsakliga intäkt, framför allt används för underhållsåtgärder.

Bidrag till Inlandsbanan avser statens bidrag till IBAB för driften och beräknas uppgå till 1 875 miljoner kronor. Bidraget regleras genom avtal mellan staten och IBAB.

Järnvägens nya signalsystem införs på de högtrafikerade banorna

Det nya signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) ska, med planförslaget, vara infört år 2042 på de högtrafikerade sträckorna. Stockholmsområdet undantas dock tills vidare från detta mål. Anledningen är att det i nuläget inte finns en samlad bild över de krav som ställs på ett ERTMS-system för denna komplexa trafiknod där till exempel Getingmidjan är en stor utmaning. ERTMS prioriteras att införas på de högtrafikerade sträckorna först för att bidra till kapacitet och förbättrad interoperabilitet. Därmed säkerställs signalsystemets funktion löpande och långsiktigt för hela landet. Vi hanterar då även de krav som kommer ifrån EU. Samtidigt ger det möjlighet att rusta järnvägen och ha en avvägd balans mellan de åtgärder som ska genomföras och framkomlighet för trafik. ATC behålls i övriga delar av järnvägsnätet med undantag för sådana delar där ERTMS redan är beställt eller är nödvändigt för att undvika så kallade ATC-öar.

En betydande del av denna satsning på signalsystemet (cirka 20 miljarder kronor) utgör reinvesteringar. Resterande del av satsningen finansieras inom utvecklingsanslaget, och beskrivs i avsnitt 7.2.

Goda förutsättningar att återta eftersatt underhåll på sikt

När järnvägsanläggningen åldras ökar risken för fel, och de fel som uppstår ger upphov till mer omfattande störningar. Dessutom ökar kostnaderna för felavhjälpning och löpande underhåll. Därför behöver det eftersatta underhållet återtas.

I kommande planperiod ges ekonomiska resurser att återta viss del av det eftersatta underhållet (cirka 10 procent), vilket motsvarar vår bedömning av vad som är genomförbart i inriktningsunderlaget för 2026–2037. Det eftersatta underhållet har byggts upp under lång tid, och att återta det på kort tid skulle innebära stora inskränkningar i befintlig trafik. Det finns också en risk att toppar skulle skapas för entreprenörsbranschen med risk för kostnadsökningar och resursbrist.

Att återta hela det eftersatta underhållet är viktigt på banor med frekvent trafik. På lågtrafikerade banor med enstaka tåg per dag behöver inte nödvändigtvis all anläggningsmassa vara inom sin tekniska livslängd, utan på dessa banor bör fokus ligga på funktionalitet, det vill säga att tåg ska kunna framföras utan störningar. Ett dyrare löpande basunderhåll på dessa banor kan i många fall vara mer kostnadseffektivt än en reinvestering.

Trafikverket bedömer att vi i kommande planperioder kommer att kunna återta stora delar av det eftersatta underhållet genom en höjd ambitionsnivå i genomförandet. Tillsammans med branschen driver vi flera förbättringsinitiativ för att stärka vår operativa förmåga och redan nu syns effekter av dessa initiativ. Vår

bedömning är att vi 2050 i allt väsentligt kommer att ha en anläggning utan eftersatt underhåll. Det gäller förutsatt att de ekonomiska resurserna stegvis och stabilt ökar samtidigt som branschens samlade förbättringsinitiativ realiseras. Denna ambition delas av branschen. Exempelvis har Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS), där även Trafikverket ingår, tagit fram en gemensam färdplan. Där anges att ambitionen bör vara att eliminera det eftersatta underhållet så snart det är rimligt möjligt, med målet ett Sverige som inte har något eftersatt underhåll kvar inom järnvägssystemet år 2050.

Nya anläggningar ger ökade underhållskostnader

Nya anläggningar innebär ökade drift- och underhållskostnader, både för att anläggningsmassan ökar och för att nya anläggningar ofta medför mer komplexa tekniska lösningar med kortare livslängder. Även kostnader för trafikledning och anläggningsövervakning tillkommer som följd av investeringar, och dessa kostnader är inte möjliga att fördela per objekt men ingår i det belopp som redovisas för drift.

Tillkommande anläggningar beräknas generera underhållskostnader på cirka 2,2 miljarder kronor under perioden. Hälften beror på Västlänken i Göteborg. En lista på vilka kostnader varje namngivet objekt beräknas medföra finns i underlagsrapporten om vidmakthållande järnväg (Trafikverket 2025:112).

Fyra namngivna järnvägsobjekt i planförslaget har planerat ibruktagande efter 2037. Om dessa objekt färdigställs innebär det ett tillkommande underhåll på cirka 93 miljoner kronor per år efter 2037.

Trafikverket bygger upp egen rangeringsverksamhet

En åtgärd som kan komma att kräva medel ur anslaget för vidmakthållande är uppbyggande av en rangeringsverksamhet. Nuvarande arrangemang för tillträde till rangerbangårdar och möjlighet att rangera medför en konkurrensproblematik. I nuläget är Green Cargo det enda järnvägsföretag som har den fulla förmågan att utföra rangering. För att slutgiltigt åtgärda denna konkurrensbegränsning har Trafikverket beslutat att bygga upp en egen förmåga att planera och styra rangering och erbjuda detta som en tjänst till marknaden på konkurrensneutrala villkor (GD-direktiv TRV 2021/138784). Trafikverkets nya rangeringsverksamhet förväntas kräva cirka 100 nya medarbetare. Rangeringstjänsten kan finansieras med avgifter eller med en kombination av avgifter och anslag.

7 Utveckling av transport-infrastrukturen

Här beskriver Trafikverket förslag till fördelning av medel för utveckling av transportinfrastrukturen. De olika delarna beskrivs närmare nedan.

Tabell 6. Medelsfördelning utveckling (miljoner kronor)

Del av utvecklingsramen	Medelsfördelning (mnkr)
Namngivna investeringar	339 800
ERTMS	32 100
Övriga järnvägstekniksystem	20 700
Central riskreserv	39 300
Trimnings- och miljöåtgärder	67 000
ERTMS ombordutrustning	3 000
Länsplaner	60 600
Forskning och innovation	7 400
Fullföljande av stadsmiljöavtal	4 700
Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	5 500
Driftsbidrag till flygplatser	2 500
Räntor och återbetalning av lån	24 400
Summa	**607 000**

7.1 Namngivna investeringar

Regeringen beslutar vilka namngivna objekt som ska ingå i den nationella planen. Den undre beloppsgränsen för namngivna objekt höjdes efter regeringens direktiv från 100 till 150 miljoner kronor. Namngivna investeringar utgör drygt tre fjärdedelar av utvecklingsramen. De flesta av dessa ingår redan i den nuvarande nationella planen.

I detta avsnitt beskrivs några av de större objekten. Utförligare redovisningar finns i kapitel 8 och i bilaga 1, samt i underlagsrapporten om namngivna investeringar (Trafikverket 2025:115).

Investeringarna prioriteras utifrån tydliga kriterier

I avsnitt 1.1 beskrivs de principer vi har för att prioritera investeringsobjekt. I korthet är de: 1) Objekt som kommit så långt i planeringen att de inte bör omprövas

i planrevideringen, 2) Objekt som ansetts nödvändiga för att uppfylla lagkrav eller där formella beslut redan fattats för enskilda objekt, 3) Standardhöjande reinvesteringar som ska finansieras via utvecklingsramen och som bedöms nödvändiga för att säkerställa funktionaliteten i transportsystemet samt 4) Övriga objekt rangordnas efter objektens samhällsekonomiska lönsamhet.

Bundna objekt står för största delen av de namngivna investeringarna

När Trafikverket betraktar objekt som bundna betyder det att objekten i fråga är pågående, att regeringen beslutat att de ska få genomföras inom tre år alternativt att Trafikverket föreslagit regeringen att fatta ett sådant beslut. Trafikverket hänför 93 objekt till denna prioriteringskategori, och de binder 219 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

De objekt som hänförts till prioriteringskategori 2 handlar om lagkrav eller formella beslut liksom tvingande avtal som Trafikverket har att förhålla sig till. Till denna kategori har hänförts 19 objekt som binder 95 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

Den tredje kategorin avser reinvesteringar som bedömts nödvändiga för att vidmakthålla transportsystemet under planperioden, men som finansieras inom utvecklingsramen eftersom de ofta medför en förbättrad kapacitet i transportsystemet. Till denna kategori har hänförts 4 objekt som binder 29 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1.

Övriga objekt har hänförts till den fjärde prioriteringskategorin, och inom den har samhällsekonomiska överväganden varit vägledande i den inbördes rangordningen. Till den fjärde kategorin har hänförts 79 objekt som binder 50 miljarder kronor av utrymmet under planperioden, vilket framgår av bilaga 1. För objekt i denna kategori kommer fortsatt utredning att ske för att säkerställa förutsättningar och totalkostnad. Därför kommer specificering av respektive objekts ekonomiska belastning under planperioden att ske först senare, i samband med förslag till förberedelse för byggstart.

I den samhällsekonomiska rangordningen görs en sammanvägd bedömning av den beräknade lönsamheten per satsad krona (nettonuvärdeskvoten), kvaliteten på beräknade effekter och storleksordning på ej beräknade effekter, lönsamhetsbedömningen samt eventuella systemeffekter som inte redan fångats i de beräknade effekterna. Där vi inte har följt den samhällsekonomiska prioriteringsgrunden har motiven redovisats. Dessa överväganden innefattar beroenden mellan objekt och kopplingar till andra aktörers planering och satsningar, påverkan på industrins konkurrenskraft, förbättrade kopplingar till sjö- och luftfart, kopplingar till grannländer, bidrag till TEN-T-krav samt totalförsvarets behov. Det framgår därigenom vilka objekt som prioriterats före andra, och på vilka grunder.

I bedömningen av vilka namngivna objekt som bedöms ha en positiv effekt på totalförsvarets behov har hänsyn tagits till geografi och typ av åtgärd. Med geografi avser vi infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet. Objekt ges också högre prioritet om infrastrukturen är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet. Vad gäller typ av åtgärd så ges högre prioritet till objekt som bedöms bidra till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

De flesta kandidater som är högt prioriterade enligt samhällsekonomi har samtidigt starka argument utifrån övriga prioriteringsgrunder. Detta innebär att dessa kandidater ofta kan försvara sin höga prioritet trots övriga prioriteringsgrunder för andra objekt. Exempelvis är nio av de tio mest lönsamma nya objekten även i olika grad av betydelse för totalförsvaret. Orsaken är helt enkelt att lönsamma objekt ofta ligger på platser med höga flöden, stora brister och hög potential vilket innebär att de ofta sammanfaller med andra aktörers planering och behov.

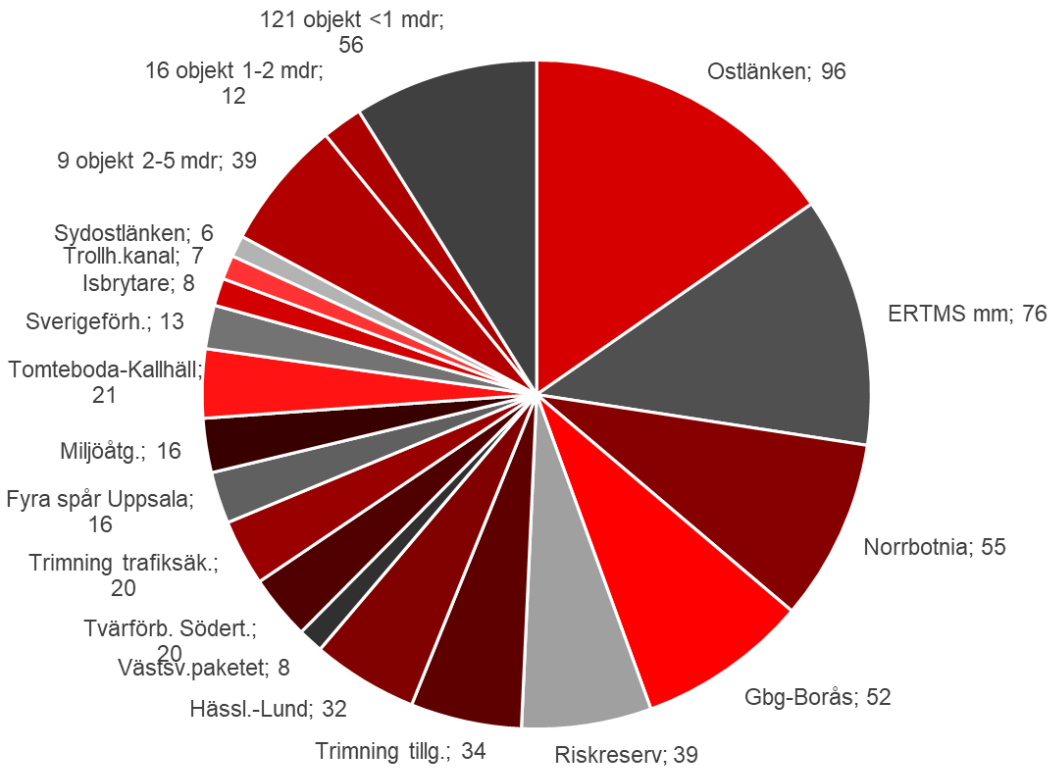
I Tabell 7 sammanfattas resultatet av Trafikverkets prioriteringar av namngivna investeringar. Uppgifterna inkluderar inte objekt som har öppnat för trafik, och som har restkostnader.

Tabell 7. Prioriteringskategorier för namngivna investeringar

Namngivna investeringar (belopp mdr kr prisnivå 2025)	**Total**		**Antal**		
	Antal	Kostnad	Väg	Järnväg	Sjöfart
Prioriteringskategori 1	93	219	35	55	3
Prioriteringskategori 2	19	95		19	
Prioriteringskategori 3	4	29		2	2
Prioriteringskategori 4	79	50	29	47	3
Total	**195**	**393**	**64**	**123**	**8**

En stor del av utvecklingsanslaget upptas av stora investeringar. Figur 28 visar kostnader under och efter planperioden för namngivna investeringar samt trimnings- och miljöåtgärder (se 7.4). Övriga delar av utvecklingsanslaget visas inte i denna figur, och inte heller kostnader före planperiodens början (2026). Enskilda investeringar över 5 miljarder kronor (samt paket av investeringar, bland annat ERTMS och Västsvenska paketet) är namngivna i figuren, medan investeringar under 5 miljarder är grupperade i tre grupper efter storlek. De nära 150 investeringar som har en kostnad under 5 miljarder kronor (under och efter planperioden) utgör ungefär en sjundedel av denna sammanlagda investeringsvolym. Räknar man ERTMS-införandet som en enda investering så

upptas ungefär hälften av den samlade investeringsvolymen av de fem största investeringarna.



Figur 28. Kostnad under och efter planperioden för namngivna investeringar[17] samt trimnings- och miljöåtgärder, i miljarder kronor. Summorna avser endast de kostnader som belastar infrastrukturplanen, inte tillkommande medfinansiering.

Hänsyn har tagits till om objekt ingår i stråk

Enligt direktivet behövs ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Trafikverket har beaktat stråk-perspektivet på flera sätt i våra utredningar och prioriteringar.

I åtgärdsvalsstudier, prioriterade utredningar och regeringsuppdrag undersöks de mest angelägna stråken, exempelvis de som ingår i det transeuropeiska transport-nätet (TEN-T). I varje utredning studeras stråket som helhet och möjliga åtgärder identifieras som bäst uppnår mål och reducerar brister. Ofta blir resultatet en tänkt utbyggnadsordning inom stråket, utifrån kostnader och samhällsekonomi.

[17] ”Sverigeförh.” avser samtliga namngivna investeringar som ingår i Sverigeförhandlingens överenskommelser, dock enbart statens kostnader. I ”ERTMS mm” ingår ERTMS-objekt och vissa objekt som är förutsättningsskapande för ERTMS. I ”Norrbotnia” ingår samtliga etapper av Norrbotniabanan.

Utvalda åtgärdsförslag från de mest angelägna stråken har sedan blivit kandidater till planrevideringen. För dessa tas det fram kostnadskalkyler och samlade effektbedömningar. Vid behov görs också systemvisa samlade effektbedömningar och känslighetsanalyser, för att undersöka om flera kandidater tillsammans i ett stråk kan vara bättre än enskilda åtgärder.

Kandidaterna till planen har sedan rangordnats med hänsyn taget till systemeffekter. Om systemanalyser saknas görs expertbedömning med utgångspunkt från bland annat tidigare genomförda bristbeskrivningar och stråkutredningar. Den resulterande nationella rangordningen syftar till att peka ut de effektivaste åtgärderna på de mest angelägna stråken utifrån ett brett samhällsekonomiskt perspektiv. I prioriteringen av åtgärder har också tagits hänsyn till om det är mest optimalt att först bygga ut de mest lönsamma enskilda åtgärderna inom olika stråk eller om det är bättre att göra klart ett stråk i taget.

När åtgärder väl finns med i den fastställda planen kommer genomförandeplanering att ta vid. Då kan namngivna investeringar utifrån ett stråkperspektiv samplaneras med vidmakthållande för att till exempel reducera trafikpåverkan.

Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning

Regeringen har i infrastrukturproposition och direktiv understrukit det som Trafikverket konstaterade i det senaste inriktningsunderlaget: infrastrukturplaneringsprocessen måste fungera som det ursprungligen var tänkt, så att investeringsförslag utreds och beslutas i flera steg. Först i och med regeringens byggstartsbeslut fattas definitivt beslut om att genomföra en investering. Fram till dess är investeringsförslag under utredning, och ska omprövas och utgå ur plan om dess kostnader visar sig högre, eller nyttor lägre, än man trott i tidigare skeden.

I tidiga skeden är investeringsförslagens effekter och kostnader oundvikligen mycket osäkra, dels eftersom varken utformning eller omfattning är bestämda i detalj, dels eftersom det i tidiga skeden saknas nödvändiga data för att göra säkra kostnadsberäkningar – se vidare kapitel 11. Att en investering finns med i den nationella planen innebär alltså inte ett beslut om att den ska genomföras – enbart att den ska utredas närmare. Att objekt i utredningsskedena omprövas och vid behov omarbetas eller utesluts ur planen är en förutsättning för att komma till rätta med kostnadsökningar, och för att infrastrukturmedlen ska skapa största möjliga samhällsnytta.

I arbetet med detta planförslag har Trafikverket därför lagt stor omsorg på att undersöka om det finns objekt som har förutsättningar att skapa mer samhällsnytta per satsad krona än objekt i gällande plan, vilka i så fall bör uteslutas ur planförslaget.

I ett första steg avgörs vilka objekt som ska betraktas som bundna, det vill säga måste ligga kvar i planförslaget. Till bundna objekt räknas dem som regeringen har fattat byggstartsbeslut om, samt dem som Trafikverket sedan tidigare har föreslagit ska få byggstarta. Till bundna objekt räknas dessutom några stora investeringar som regeringen i närtid har fattat olika beslut om, och där Trafikverket tolkar dessa beslut som att regeringen menar att dessa objekt ska ligga kvar i planförslaget. Hit räknar vi Fyra spår Uppsala, Norrbotniabanans samtliga etapper, ny järnväg Göteborg–Borås, ny järnväg Hässleholm–Lund samt Sydostlänken. Vad gäller Sydostlänken har regeringen i februari 2025, och efter att kompletterande underlag lämnats in, beslutat att objektet får förberedas för byggstart. Vi har gjort bedömningen att objektet med anledning av detta ska kvarstå i planförslaget, trots den redovisade kostnadsökningen och den svaga lönsamheten (cirka 7,9 miljarder kronor, robust olönsam NNK = -0,7).

Samtliga ej bundna objekt i gällande plan har rangordnats, liksom samtliga nya kandidater. Först har objekten rangordnats efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning har sedan justerats för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade, modellberäknade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader samt systemeffekter (synergieffekter mellan objekt som gör att deras samlade nytta blir större än nyttan av varje enskilt objekt). Denna samlade samhällsekonomiska rangordning har sedan justerats ytterligare en gång med hänsyn till andra överväganden än samhällsekonomiska, till exempel långt gångna planeringsprocesser eller andra speciella förhållanden. Se avsnitt 9.1 samt underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A, för vidare beskrivning.

Objekt i gällande plan som bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma (vid en sammanvägd bedömning av beräknade och ej beräknade effekter) har fått kvarstå även i det nya planförslaget. Denna princip innebär i vissa fall svåra avvägningar, eftersom ett antal objekt i gällande plan som visserligen är lönsamma ändå har sämre lönsamhet än de högst rangordnade kandidaterna utanför planen. Vid dessa avvägningar har vi också tagit viss hänsyn till hur väl utredda objekten är. Generellt gäller att objekt utanför planen är mindre väl utredda än de som ligger i planen, så deras nyttor och kostnader är mer osäkra. Vi har också tagit hänsyn till att inte i onödan skapa ryckighet i andra aktörers planering. Vi vill ändå understryka att vi även fortsättningsvis avser att sträva efter att maximera den totala samhällsnyttan inom den angivna ramen, vilket innebär att även lönsamma objekt kan komma att omprövas och avbrytas om det visar sig finnas andra objekt med väsentligt bättre lönsamhet som annars inte ryms i planen.

Alla objekt med lönsamhet nära noll har granskats särskilt, och för de objekt som kvarstår i planförslaget finns det skäl utöver lönsamhet som gör att vi föreslår att de kvarstår i planen. Dessa skäl redovisas i nämnda underlagsrapport. Det kan till

exempel vara objekt som utgör förutsättningar eller hänger samman med objekt som definierats som bundna (till exempel ombyggnad av Luleå personbangård som är en förutsättning för Norrbotniabanan eller mötesspår Teckomatorp–Kävlinge som är en förutsättning för Hässleholm–Lund).

Med ledning av ovan beskrivna rangordningsprocess (vars utfall beskrivs i detalj i underlagsrapporten) kommer omtag att genomföras i två objekt och därutöver har nio objekt i gällande plan uteslutits ur planförslaget, vilket framgår nedan. I de flesta fall handlar det om investeringar vars kostnader visat sig mer än dubbelt så höga som bedömningen när de först togs med i den nationella planen. I några fall har nyttorna visat sig lägre än förväntat. Därmed frigörs över 20 miljarder kronor som kan användas till mer kostnadseffektiva åtgärder. Den korta formuleringen ”bristande samhällsekonomisk effektivitet” nedan innebär att investeringskostnaden överstiger objektets positiva effekter i form av till exempel kortare restider, ökad kapacitet och ökad trafiksäkerhet. Det innebär att man kan få mer av dessa positiva effekter genom att lägga pengarna på andra investeringar. Mer detaljer om varje investering finns i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115) och tillhörande Bilaga A samt de respektive objektens samlade effektbedömningar.

- **Omtag i Gävle–Kringlan**. Aktuell kostnadsbedömning cirka 15,8 miljarder kronor, robust olönsam[18] (NNK -0,7). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Omfattas av bostadsavtal. Omtag i utformningsarbetet krävs för att hitta kostnadseffektiv lösning på förutsättningar för bostadsbyggande och önskad kapacitetsökning. Detta innebär sannolikt att även bostadsavtalet behöver ses över. I planförslaget avsätts 4 miljarder kronor för omtag under planperioden och för att kunna påbörja åtgärder som omtaget kan resultera i.

- **Omtag i Maria-Helsingborg** (dubbelspår). Aktuell kostnadsbedömning cirka 10,1 miljarder kronor, robust olönsam (NNK -0,9). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Pågående lokaliseringsutredning slutförs för att om möjligt hitta kostnadseffektiv lösning på önskad kapacitetsökning.

- **Sundsvall C–Dingersjö, delen Kubikenborg–Dingersjö** (dubbelspårsetapp på Ostkustbanan). Aktuell kostnadsbedömning cirka 3,8 miljarder kronor, robust olönsam[19] (NNK -0,9). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2014–

[18] Systemanalyser för utbyggnad av hela Ostkustbanan (OKB) visar att systemeffekter inte förändrar bedömningarna av Gävle-Kringlan eller Kubikenborg-Dingersjö. Även analyser av hela utbyggnaden av OKB visar på robust olönsamhet. Dessa två objekt kan alltså inte heller motiveras av att tillräckliga nyttor uppstår vid fortsatt utbyggnad. Andra mer kostnadseffektiva sätt att utöka kapaciteten på OKB bör därför undersökas.

[19] Se fotnot ovan om Gävle-Kringlan.

2025). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår etappen Sundsvall–Kubikenborg i planförslaget.

- **E18 Valnäs–riksgränsen, delen Töcksfors–Bäckevarv** (ombyggnad 2+1). Cirka 1 miljard kronor, robust olönsam (NNK -0,4). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **Räppe station.** Cirka 0,1 miljarder kronor, ej lönsamhetsbedömd. Planerat regionsjukhus kommer inte att genomföras, vilket gör att motivet för investeringen bortfaller.

- **Räppe–Växjö** (dubbelspår)**.** Cirka 0,8 miljarder kronor, svag lönsamhet (NNK -0,3, bedöms vara nära noll inklusive positiva ej beräknade effekter). Planerat regionsjukhus kommer inte att genomföras, vilket gör att motivet för investeringen bortfaller liksom stora delar av nyttorna.

- **E45 Säffle–Valnäs, delen Säffle–Hammar**. Cirka 0,7 miljarder kronor, olönsam (NNK -0,2). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Däremot kvarstår delen Hammar–Valnäs i planförslaget.

- **E10 Kauppinen–Kiruna** (mötesseparering). Cirka 0,5 miljarder kronor, robust olönsam (NNK -0,3). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **E22 Gladhammar–Verkebäck**. Cirka 0,4 miljarder kronor, olönsam (NNK -0,1). Kostnaden bedöms vara mer än dubbelt så hög (indexjusterat) som när objektet först kom med i planen (2010–2021). Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet.

- **Malmbanan Boden–Gällivare, stängselsystem och passager för ren och vilt**. Cirka 0,4 miljarder kronor, bedömd olönsam. Utgår på grund av bristande samhällsekonomisk effektivitet. Trafikverket bedömer att miljöåtgärder under 150 miljoner kronor troligtvis kan åtgärda de mest angelägna bristerna med högre kostnadseffektivitet.

- **Essingeleden ledverk** (påseglingsskydd för bropelare). Cirka 0,3 miljarder kronor, bedömd olönsam. Kostnaden bedöms vara knappt dubbelt så hög (indexjusterat) än när objektet först kom med i planen (2018–2029). Utgår eftersom åtgärdens kostnad bedöms vara hög i förhållande till dess effekt i form av minskad risk för påseglingsskador.

Att ovanstående objekt utgår innebär att 27 nya objekt med mycket hög kostnads-effektivitet kan inrymmas i planförslaget. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten

för de objekt som kan effektbedömas är 2,0. Det ska understrykas att detta dock inte innebär att dessa objekt säkert ska genomföras, utan först måste deras utformning, effekter och kostnader utredas i detalj. De nya objekten i planförslaget är i rangordning (detaljer finns i bilaga 1 samt i underlagsrapporten):

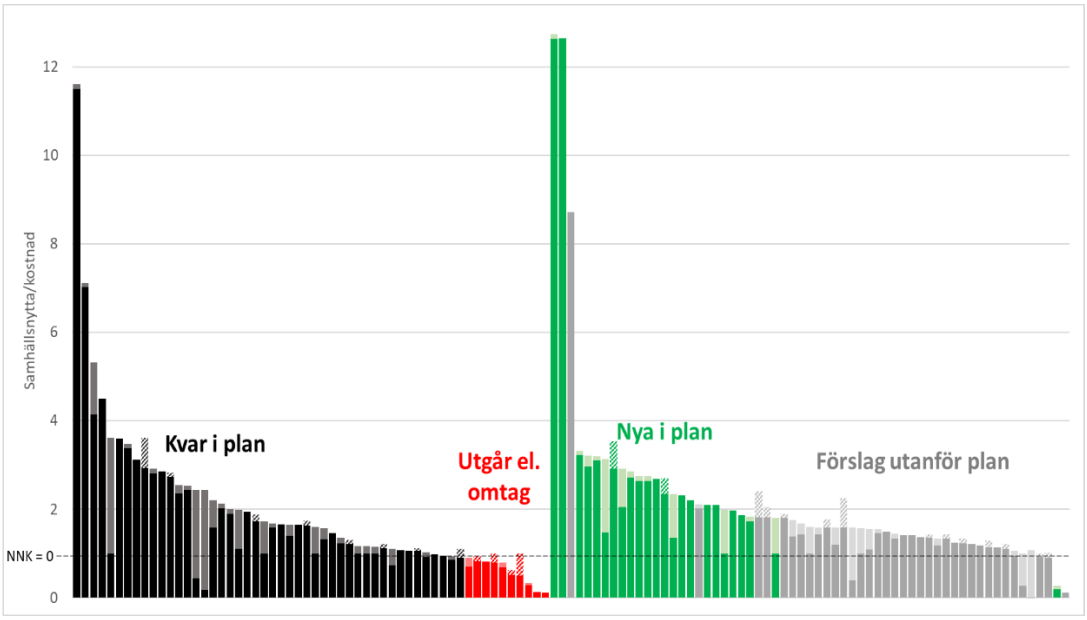
1. Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder; cirka 300 mnkr.
2. En ny isbrytare[20] ; cirka 4 100 mnkr.
3. E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 600 mnkr; NNK 11,64.
4. Knivsta plankorsning; cirka 300 mnkr; NNK -0,81.[21]
5. Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård; cirka 4 200 mnkr.
6. Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering; cirka 600 mnkr; NNK 11,63.
7. Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille - endast lokaliseringsutredning; cirka 4500 mnkr; NNK 0,47.
8. E4 Trafikplats Ekhagen; cirka 700 mnkr; NNK 2,22.
9. E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält; cirka 500 mnkr; NNK 1,96.
10. Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår; cirka 200 mnkr; NNK 2,5.
11. E4 Trafikplats Ättekulla; cirka 200 mnkr; NNK 2,1.
12. Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken; cirka 500 mnkr; NNK 1,05.
13. Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp; cirka 400 mnkr; NNK 1,71.
14. E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 1 100 mnkr; NNK 1,64.
15. E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 1 300 mnkr; NNK 1,64.
16. Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår; cirka 100 mnkr; NNK 1,7.
17. SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår; cirka 700 mnkr; NNK 1,68.
18. Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår; cirka 700 mnkr; NNK 1,32.
19. Norge-Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår; cirka 100 mnkr; NNK 0,36.
20. Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinvestering; cirka 400 mnkr; NNK 1,09.
21. Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinvestering; cirka 500 mnkr; NNK 1,21.
22. Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår ; cirka 800 mnkr; NNK 0,86.

[20] Utökning av befintligt objekt; en ny isbrytare i gällande plan blir två nya isbrytare i planförslaget.

[21] Objektet är beräknat som olönsamt, men är en förutsättning för det bundna objektet fyra spår Uppsala.

23. Kalmar C, spår och plattformar; cirka 300 mnkr.
24. Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder; cirka 800 mnkr.
25. Märsta station och bangårdsombyggnad; cirka 1 400 mnkr; NNK 0,73.
26. Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered–Lund; cirka 1 100 mnkr; NNK 0,97.
27. E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1. ; cirka 1 200 mnkr; NNK 0,9.

Figur 29 illustrerar hur objekten bedömts och rangordnats och hur detta använts för att konstruera planförslaget (objekt vars samhällsnytta inte beräknats eller bedömts är inte med i figuren). Varje objekt motsvaras av en stapel, och staplarnas höjd är den bedömda samhällsekonomiska nyttan per satsad krona. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, medan ljusare färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter (fyllda färger är tillägg, streckade är avdrag). Svarta staplar är objekt som kvarstår i plan, röda staplar är objekt som tas ut ur plan eller där det görs ett omtag, gröna är nya objekt i planförslaget, och gråa staplar är förslag på nya objekt som inte tagits med i planförslaget.



Figur 29. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt[22]. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, ljusare färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter (fyllda färger är tillägg, streckade är avdrag). (Se också Figur 45 som även illustrerar objektens kostnader, samt Figur 42 som även visar bundna objekt.)

[22] Figuren visar endast objekt där den samhällsekonomiska lönsamheten har bedömts. Det innebär att bland annat objekten Räppe station (utgår), Lommabanan Söderåsbanan bulleråtgärder (nytt objekt), ny isbrytare (ny satsning) samt Tomteboda bangård (nytt objekt) inte finns med i figuren.

Många systemutvecklande järnvägssatsningar

Förslagen på järnvägsinvesteringar ingår i huvudsak i den gällande nationella planen för 2022–2033. Det handlar bland annat om stora systemutvecklande satsningar på stråken nära storstäderna samt i Västerbotten och Norrbotten. Detta inkluderar sedan tidigare beslutade sträckor mellan Stockholm och Linköping, Lund och Hässleholm, Göteborg och Borås, samt Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Planförslaget innehåller även åtgärder för att möta industrisatsningen i Norrbotten genom kapacitetsförbättringar på Malmbanan, inklusive åtgärder på Luleå station.

Stora resurser föreslås även till modernisering av järnvägens signalsystem ERTMS, se avsnitt 7.2.

Sedan tidigare plan ingår också större investeringar över 500 miljoner kronor på exempelvis Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby och på banorna Värnamo–Jönköping/Nässjö. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan, Västkustbanan 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 och olika trimningspaket för att öka kapacitet och minska restider.

Väginvesteringar minskar restid och bidrar till regionförstoring

Även förslagen på det nationella stamvägnätet ingår i huvudsak i den gällande nationella planen för 2022–2033. Åtgärder på väg har ofta en mindre omfattning jämfört med de största järnvägsinvesteringarna och har också en funktion som är mer lokal och regional. Framför allt bidrar vägåtgärderna till att minska restiden. De bidrar därmed bland annat till regionförstoring.

Tidigare beslutade större projekt i förslaget med en kostnad över 500 miljoner kronor är E4 Förbifart Stockholm (pågår), E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, E4/E20 Hallunda–Vårby, E4 förbifart Skellefteå, E22 Förbi Söderköping, E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågår), E22 Björketorp–Nättraby, Rv 50 Medevi–Brattebro, E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, E4 Trafikplats Ljungarum, E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarp, E65 Svedala–Börringe, E45 Vattnäs–Trunna och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre förslag som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötes-separering fördelade över landet.

Flera sjöfartsinvesteringar föreslås

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. Bedömningen är att konnektiviteten för sjöfart och luftfart gentemot övriga trafikslag förbättras under planperioden.

I gällande plan ingår också förnyad isbrytarflotta. Upphandling pågår av en isbrytare.

Sjöfartsverket har analyserat behovet av en ny fartygsgeneration isbrytare. Det framgår bland annat att klimatförändringarna kan accentuera behovet av isbrytare snarare än att minska det. Företrädare för näringslivet, bland annat Skogsindustrierna, har framhållit att finansiering av isbrytare bör behandlas i nationell plan. Skälet är att de fyller en viktig funktion för att upprätthålla tillgängligheten till svenska hamnar. Samtidigt råder viss oklarhet både kring kostnader och total sammansättning av den nya fartygsgenerationen. Trafikverket bedömer därför att bidrag till en ny isbrytare, utöver den som är föremål för pågående upphandling, bör inrymmas i nationell plan.

Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Den 1 mars 2022 trädde förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt i kraft. Rätten till ersättning gäller vissa objekt som regeringen har fastställt en rätt till ersättning för och till ett visst maxbelopp. Ersättningen ska avse sådana kostnader för en länsstyrelses arbete med ett infrastrukturobjekt som föranleds av en tillämpning av 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken. Ersättningen får totalt uppgå till högst 0,1 procent av infrastrukturobjektets beräknade totalkostnad, inklusive eventuell medfinansiering, som anges i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Ersättningsprinciperna är desamma som i planen 2022–2033, då förordningen tillämpades för första gången, och innebär att enbart objekt med en totalkostnad överstigande 5 miljarder kronor kan komma i fråga. Dessutom ska objektet vara så komplext att det kommer att krävas extraordinära insatser hos den eller de länsstyrelser som berörs. En rätt till ersättning för ett visst infrastrukturobjekt och till ett angivet maxbelopp fastställs av regeringen.

Det är Trafikverket som prövar frågor om ersättning enligt förordningen. Trafikverket betalar också ut ersättningen. Ansökan från en länsstyrelse om ersättning ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som verket beslutar, och länsstyrelsen ska, på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer, lämna de uppgifter som behövs.

Om en länsstyrelse har beviljats ersättning enligt förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken i samband med tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken, kan ersättning inte lämnas också enligt den nya förordningen.

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket föreslå vilka investeringsobjekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till.

Med dessa utgångspunkter föreslås objekten i Tabell 8.

Tabell 8. Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser.
Belopp i miljoner kronor

Objekt	Objektskostnad	Preliminär ersättning
Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	58 791	59
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	37 638	38
Hässleholm–Lund, två nya spår	32 308	32
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	21 008	21
Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)	17 161	17
Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	7 890	3
Summa	**174 796**	**170**

Objektet Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana, består av flera åtgärder. Totalkostnaden för objektet uppgår till cirka 7,9 miljarder kronor. Kostnaden för nybyggnadsdelen (nysträckning Olofström–Blekinge kustbana) uppgår till cirka 2,9 miljarder kronor. Övriga åtgärder i objektet utgörs av upprustning av Olofströmsbanan, ombyggnation av Olofströms och Karlshamns bangårdar samt mötesspår på Blekinge kustbana.

Länsstyrelsen i Blekinge län har, inför planförslagets framtagande, inkommit till Trafikverket med en begäran om ersättning uppgående till 8 miljoner kronor eller 0,1 procent av objektets totalkostnad. Länsstyrelsen skriver bl.a. att ”Men för en liten länsstyrelse som Blekinge behöver det ökade ärendeflödet som projektet medför hanteras.” och redogör för hur många heltidstjänster som verksamheten behöver förstärkas med under perioden 2026–2030.

Trafikverket anser att frågan om ersättning till länsstyrelsen i Blekinge län för objektet Sydostlänken behöver ses i ljuset av vad som föregick förordningens tillkomst. Fram till den 1 januari 2013 kunde länsstyrelserna framställa krav på

ersättning för arbetsinsatser i samband med tillåtlighetsprövning av infrastrukturobjekt. Kravet på tillåtlighetsprövning förändrades den 1 januari 2013 då obligatoriet ersattes med krav på underrättelse till regeringen. Förändringen ledde till att färre infrastrukturobjekt tillåtlighetsprövades, vilket i sin tur påverkade länsstyrelsernas möjlighet att begära ersättning. Trafikverket bedömer, mot bakgrund av detta, att ersättning till länsstyrelsen i Blekinge län utifrån förordningen endast kan avse delen byggande av ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana, dvs. den del som hade kunnat vara aktuell för tillåtlighetsprövning. Trafikverket föreslår därför att ersättning utgår med maximalt 0,1 procent av 2,9 mdkr.

Den preliminära maximala ersättningen ingår i redovisade investeringskostnader för de berörda objekten. Ovanstående objekt med preliminär ersättning föreslås ersätta det tidigare beslutet i nationell plan 2022–2033.

7.2 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem

Föråldrade signalsystem innebär att tåg måste hålla större avstånd mellan varandra av säkerhetsskäl, vilket sänker kapaciteten. Detta är en flaskhalsproblematik som också framhålls av Initiativet Omtag Svensk Järnväg (2025). Den nuvarande utbyggnadstakten för ERTMS är inte heller tillräcklig för att uppfylla TEN-T-förordningens krav, vilka anger att systemet behöver införas på stomnätet och nödvändiga anslutningar till 2030 och på hela TEN-T-nätet till 2050. Dessutom äventyras järnvägens funktion om inte införandetakten ökar.

ERTMS införs först i det transeuropeiska transportnätet

Trafikverket har utformat en plan för järnvägens signalsystem och därmed sammanhängande teknisk utveckling fram till 2042. Mer information finns i underlagsrapporten om sammanhållen signalplan (Trafikverket 2025:120).

Planen innebär i korthet att vi fortsätter med införandet av ERTMS där vi har börjat, att vi följer teknikområdets utveckling och standardisering inom EU och att vi prioriterar de mest högtrafikerade stråken fram till 2042. Mer konkret betyder det att införandet av ERTMS i huvudsak koncentreras till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (stomnät och övergripande nät, samt på anslutningar till nätet) till 2042. ATC-systemet behålls på övrigt nät tills vidare, och endast där ERTMS redan är beställt eller nödvändigt för att undvika så kallade ATC-öar kommer det att installeras. Vi bedömer att denna strategi är den bästa för att säkerställa järnvägens fortsatta funktion, och för att möjliggöra fortsatt utveckling av både kapacitet och trafikupplägg.

Att vi fortsätter där vi har börjat innebär en geografisk utrullning från de anläggningar där utbytet redan startat, det vill säga från Malmö, Sundsvall och Malmbanan. Därmed uppnås en för järnvägens trafikledning hanterbar anläggning

under införandet, genom att ”öar” av signalsystem kan begränsas eller undvikas. Existerande signalteknik ska alltså fortsatt användas i anläggningen till dess att nya system har utvecklats. På så sätt säkerställs en kontinuitet både i utveckling och införande av ERTMS.

All livscykelkritisk signal- och kommunikationsutrustning byts ut i hela anläggningen. Därmed bedöms det eftersatta underhållet vara under kontroll inför fortsatta utbyten och upprustning under 2040-talet.

Trafikverket behöver, i samverkan med järnvägsföretag och leverantörer av ERTMS-utrustning, gradvis öka förmågan att leverera signalåtgärder för att realisera planen. För att minimera signalåtgärdernas inverkan på järnvägssystemets kapacitet måste även arbetssätten utvecklas.

Stockholmsområdet undantas tills vidare från målet om ERTMS på TEN-T-nätet till 2042. Anledningen är att det i nuläget inte finns en klar bild över de krav som ställs på en ERTMS-produkt för detta område. Vidare saknar Trafikverket tillräcklig erfarenhet för att åtgärda ett så pass komplext område som Stockholm. Med anledning av detta bedömer vi det som lämpligt att förlägga hela Stockholms-området till efter 2042, för att ge tid till såväl utveckling som erfarenhets-uppbyggnad.

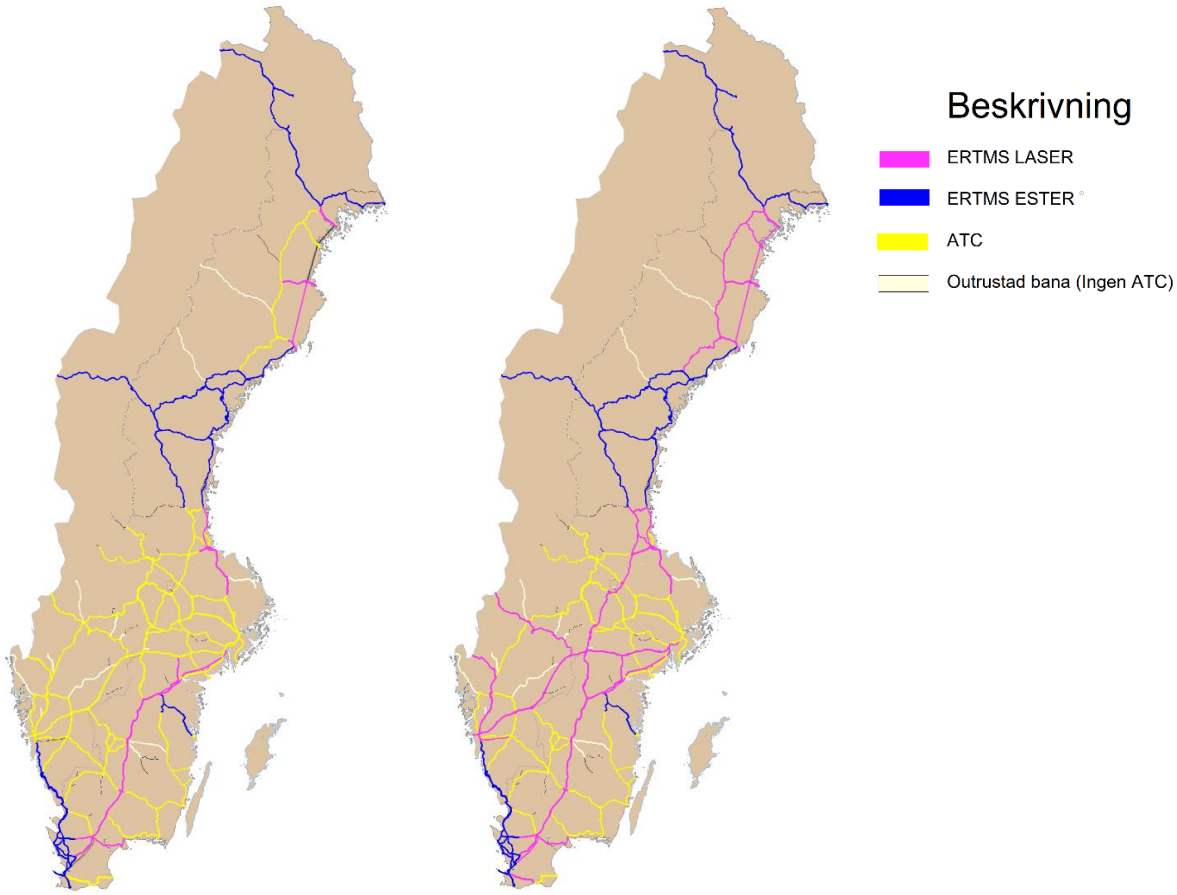
ATC behålls tills vidare i det övriga nätet

Denna plan för järnvägens signalsystem och stora digitala modernisering säker-ställer järnvägens funktion, men innebär också att Trafikverket behöver förvalta en bredare flora av signalsystem och trafikeringssystem över lång tid. Det kräver mer samplanering än tidigare och innebär exempelvis att val av teknik behöver ske centralt och samordnat så att Trafikverkets och leverantörers förmågor är väl avvägda.

I dag sker en del av transmissionen i signalsystemet via kopparkabel. En förut-sättning för signalsystemets modernisering är att optonätet rustas upp så att det kan ge robust transmission både för ERTMS och ATC. Den satsningen behöver genomföras tidigt i planperioden och vara helt genomförd till 2033 för att ersätta vitala anläggningsdelar som passerar sin tekniska livslängd.

För lågtrafikerade banor som saknar fjärrstyrning och i vissa fall även tågskydds-system kommer inga riktade åtgärder att vidtas fram till 2042, vilket bidrar till att hela det eftersatta underhållet inte kommer att omhändertas fram till 2042. Däremot kommer det eftersatta underhållet att vara under kontroll inför fortsatta utbyten och upprustning under 2040-talet.

Kartbilderna i Figur 30 visar den tänkta utrullningsplanen vid två olika tidpunkter, 2037 (till vänster) och 2042 (till höger), med ERTMS samt ATC som slutlig signalteknisk lösning.



Figur 30. Tänkt utrullningsplan 2037 (till vänster) och 2042 (till höger), med ERTMS samt ATC som slutlig signalteknisk lösning.

7.3 Central riskreserv

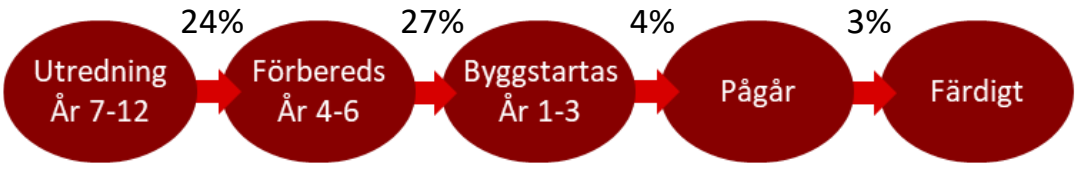
I enlighet med regeringens direktiv redovisar Trafikverket här förslag kring riskreserv. Vi har i vårt förslag inte beaktat eventuella effekter av utredningen om effektiviseringsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur.

En central riskreserv införs

Riskreserven omfattar portföljen av namngivna investeringsobjekt i förslaget till ny nationell plan. Syftet med att införa en riskreserv är att förbättra planens motståndskraft mot kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess. Riskreserven ska fungera som ett verktyg för att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt utan att detta omedelbart påverkar andra objekt i planen. Andra sätt som Trafikverket arbetar för att förbättra kostnadskontrollen beskrivs i kapitel 11.

Kostnadsbedömningar är ofrånkomligen osäkra, särskilt i tidiga skeden av planeringen. Historiska erfarenheter visar att faktiska kostnader för större objekt

ofta ökar jämfört med initiala bedömningar. Figur 31 sammanfattar hur kostnaderna för namngivna investeringar förändrats mellan de nationella planerna med startår 2010, 2014, 2018 och 2022. Kostnaderna är justerade med infrastrukturinvesteringsindex[23]. Som framgår av figuren är det framför allt i tidiga skeden som kostnaderna ökar i genomsnitt.



Figur 31. Kostnadsförändringar för investeringar i de nationella planerna med början 2010, 2014, 2018, 2022, grupperat efter vilket planeringsskede som investeringen tillhörde vid publiceringen av respektive plan.

Den samlade ekonomiska ramen för namngivna objekt i nationella planen är avgränsad vilket innebär att kostnadsökningar i enskilda namngivna objekt får en direkt påverkan på förutsättningarna för Trafikverket att genomföra den samlade investeringsportföljen. Trafikverket ska för varje enskilt namngivet objekt bedöma om kostnadsökningar som uppstått står i proportion till den samhällsnytta som det namngivna objektet förväntas bidra med. Riskreserven är kopplad till den samlade investeringsportföljen. Trafikverket föreslår tydliga kriterier för hur riskreserven ska få nyttjas, exempelvis att kostnadsreducerande åtgärder ska ha prövats och dokumenterats. Först därefter ska Trafikverket lämna ett förslag till regeringen som fattar det avgörande beslutet. En centralt hanterad riskreserv utgör således en viktig säkerhetsmekanism för att motverka undanträngningseffekter inom planen, där stora kostnadsökningar i ett objekt annars riskerar att leda till att andra objekt inte kan genomföras.

Såsom procentsatserna som Figur 31 visar, kommer en reserv på 10–15 procent inte att täcka alla de kostnadsökningar som uppstår på grund av att osäkerheter och risker faller ut. Det innebär att vissa objekt, oaktat riskreserven, inte kan genomföras under planperioden. Att riskreserven inte täcker alla potentiella ökningar innebär också att objekt som på grund av kostnadsökningar inte längre ger önskad samhällsnytta behöver omprövas.

Riskreserven föreslås uppgå till 39 miljarder

Trafikverket föreslår att riskreserven uppgår till cirka 39 miljarder kronor för planperioden, vilket motsvarar 10 procent av de namngivna investeringarna i

[23] Detta index har ökat betydligt snabbare än inflationen, vilket är ett problem i sig eftersom det kan vara en indikation på dålig produktivitetsutveckling i infrastruktursektorn. Under perioden 2010–2022 ökade index omkring 22 procent i fasta priser (dvs. exklusive inflation).

planförslaget. I bedömningen av denna nivå har Trafikverket bland annat tagit intryck av så kallade referensklassprognoser för alla investeringar i gällande plan utom de pågående. Denna typ av prognoser är under utveckling och kan användas som ett komplement till etablerade kalkylmetoder.

I planförslaget redovisas riskreserven som ett objekt. I Trafikverkets beslutsunderlag om användning av medel ur riskreserven ska skälen till kostnadsökningen och behov av att använda reserven dokumenteras så att det är möjligt att följa upp. Exempelvis bör det dokumenteras vilken typ av risk det var som krävde reservmedel. En uppföljning av riskreserven bör ske i Trafikverkets årsredovisning.

Vi föreslår kriterier för när riskreserven får nyttjas

Trafikverket föreslår en öppen redovisning av riskreserven och tydliga kriterier för hur den får nyttjas.

Följande kriterier kan ingå i beredningen och i motiveringen till användningen av riskreserven för såväl ej byggstartade som pågående namngivna investeringar.

Grundprincipen är att riskreserven inte används till innehållsförändringar. Om vi tillför en ny funktion är det en innehållsförändring. Andra förändringar inom objektets ändamål ska inte betraktas som innehållsförändringar. Det kan finnas undantag från grundprincipen. Undantag ska dokumenteras tydligt.

Grundkriterier

Vi anser att beslutsunderlaget bör belysa följande grundkriterier:

- **Namngivet objekt**: Objektet ska vara ett namngivet objekt i den nationella planen.
- **Verifierad kostnadsökning**: Kostnadsökningen ska vara belagd genom uppdaterad kalkyl och validerad riskanalys där även orsaken till kostnadsökningen beskrivs.
- **Genomförd utredning av möjlig kostnadsreduktion**: Trafikverket ska ha prövat, genomfört och dokumenterat möjliga kostnadsreducerande åtgärder med beaktande av samhällsekonomiska nyttor. Först om kostnadsreduktioner inte kan realiseras i tillräcklig omfattning eller inte alls, fattar Trafikverket beslut om att till regeringen föreslå att ompröva objektet eller att riskreserven ska utnyttjas.
- **Bedömning av nyttor**: En uppdaterad samhällsekonomisk analys ska visa hur de samhällsekonomiska nyttorna har påverkats av kostnadsökningen.

Bedömningskriterier

Vi anser att följande aspekter ska belysas i bedömningen av om medel från riskreserven ska kunna nyttas:

- **Funktionalitet för transportsystemet**: Objektets bidrag till övergripande funktionalitet i transportsystemet eller om dess försening påverkar flera andra objekt eller bredare samhällsfunktioner.
- **Bidrag till de transportpolitiska målen**: Objektets bidrag till nationella mål (samhällsekonomisk effektivitet, tillgänglighet, klimat, trafiksäkerhet, etc.).
- **Alternativkostnad**: Vad som måste avstås om riskreserven används till detta objekt. Undvik först-till-kvarn effekter.
- **Genomförbarhet:** I vilken grad förprojektering och tillståndsprocesser är klara samt vilken realiserbarhet som finns inom planperioden.
- **Medfinansiering**: Om andra aktörer (kommun, EU, näringsliv) bidrar ekonomiskt till objektet.

En hantering föreslås för ej byggstartade objekt

I första hand ska Trafikverket vidta kostnadsreducerande åtgärder för de planerade namngivna objekten. När Trafikverket vidtar kostnadsreducerande åtgärder behöver samhällsekonomiska nyttor beaktas. Vissa objekt har god samhällsekonomisk marginal och för andra är lönsamheten snävare eller så är objektet rent av olönsamt.

Sedan hösten 2022 har Trafikverket infört ett internt arbetssätt för kostnads- eller innehållsförändringar i ett namngivet objekt som inte har upphandlad byggentreprenad. Sådana objekt befinner sig i ett tidigt skede och ska tas upp för bedömning och beslut vid ett regionalt revisionsmöte och oftast även på ett nationellt revisionsmöte. Arbetssättet innebär att det sker en systematisk genomgång av identifierade kostnads- och innehållsförändringar i objekt. Det leder till tydligare och mer transparent hantering av nödvändiga förändringar, men ger också förutsättningar för att i vissa avseenden se över objekt. Trafikverket genomför cirka sex stycken nationella revisionsmöten per år.

Trafikverket avser att komplettera revisionsmötena med en hantering i en central riskreservskommitté som ytterligare bereder ärendet innan medel eventuellt föreslås ur riskreserven i samband med den årliga byggstartsrapporteringen. Riskreservskommittén kan också begära ett omtag vad gäller kostnadsreduktion. Riskreserven ska inte hantera hur stora överdrag som helst. Någonstans finns en gräns även fast det finns en riskreserv. Då är alternativet att ompröva objektet – antingen direkt vid byggstartsrapporteringen eller i samband med nästa planrevidering om det är objekt i gruppen år 7–12. Projektet kan då få i uppdrag att ta

fram ett reviderat underlag för att pröva objektet i nästa planrevidering och ställa det mot andra objekt som kanske är mer lönsamma.

Huvudregeln bör vara att förslag om nyttjande av medel ur riskreserven sker i byggstartsrapporteringen. Undantag och behov av alternativa sätt att hantera det mellan byggstartsrapporteringarna kan vara nödvändigt för att få till en effektiv produktionsplanering på grund av exempelvis arbetssäsong eller tider i spår.

Regeringen beslutar om användandet av riskreserven i samband med beslut om byggstarter.

När vi ser kostnadsökningar i tidiga skeden som inte går att hantera genom kostnadsreduktioner reserveras medel ur riskreserven. Det realiseras dock inte finansiellt på riskreserven, utan genomförandet av investeringsobjektet finansieras på ordinarie anslagspost i anslagsstrukturen när objektet har byggstartat. Medel behöver således föras från riskreserven till ordinarie anslagspost.

En annan hantering föreslås för pågående objekt

Byggstartade objekt som blir dyrare ska framför allt hanteras av Trafikverket genom kostnadsbesparande åtgärder i ordinarie avvikelsehantering, och först vid behov därefter med del av riskreserven.

Även för pågående objekt bör hanteringen av riskreserven ske i den centrala riskreservskommittén, fristående från den ordinarie avvikelsehanteringen och först när övriga möjligheter till hantering har uttömts. Det är viktigt att riskreserv-processen mellan pågående och ej byggstartade objekt hålls ihop inom Trafikverket. Avstämning behöver göras kvartalsvis så att inte riskreserven urholkas.

Trafikverket föreslår två olika alternativ för den fortsatta hanteringen av risk-reserven för pågående objekt.

Alternativ A, riskreserv genom lån hos Riksgälden

Alternativ A innebär att en reservering av riskbelopp görs inom låneram för samhällsinvesteringar (enligt 7 kap. 6 § budgetlagen). Det görs i den årliga processen för budgetunderlag, budgetproposition och regleringsbrev. Riskbeloppet redovisas som ett eget objekt i ramen och ger Trafikverket möjlighet att låne-finansiera genom Riksgälden (totala kapitalkostnaden) i pågående objekt vid behov. Upplåning sker i den takt genomförandet kräver, vilket ger en effektiv framdrift för investeringen. Lån och räntor för riskbeloppet återbetalas med anslagsmedel under den återstående produktionstiden alternativt genom beräknad återbetalningsplan, genom att anslag utökas med medel från riskreserv. Samtidigt minskar riskreserven med motsvarande belopp.

Fördelen med detta alternativ är att det är likviditetsmässigt effektivt för staten genom att det inte reserverar medel från riskreserven inom en anslagspost eller på egen anslagspost inom utvecklingsanslaget innevarande och kommande tre budget-år. Dessa medel kan i stället nyttjas effektivare inom andra delar av statsförvaltningen.

Alternativ B, riskreserv genom utökade anslag innevarande år

Alternativ B innebär att Trafikverket ansöker om medel från riskreserven i pågående objekt vid behov, under innevarande år hos Landsbygds- och infrastrukturdepartementet i vår- eller höständringsbudget samt genom regleringsbrevsändring. Anslagspost inom utvecklingsanslaget utökas, och samtidigt reduceras riskreserven med motsvarande belopp. Detta kräver ett tydligt arbetssätt inom myndigheten samt ett tydligt arbetssätt hos Landsbygds- och infrastrukturdepartementet för riskreservshanteringen.

Återföring

Outnyttjade planeringsutrymmen avsatta för enskilda namngivna objekt som avslutas ska gå till riskreserven.

Fortsatt arbete beror på vilket alternativ som väljs

Val av anslagsmässig hantering är beroende av vilket av föreslagna alternativ för pågående objekt som väljs. Trafikverket önskar därför fortsatt dialog om förslag till hur riskreserven bör fördelas över tid. Dialogen bör även omfatta hur riskreserven ska synliggöras i anslagsstrukturen.

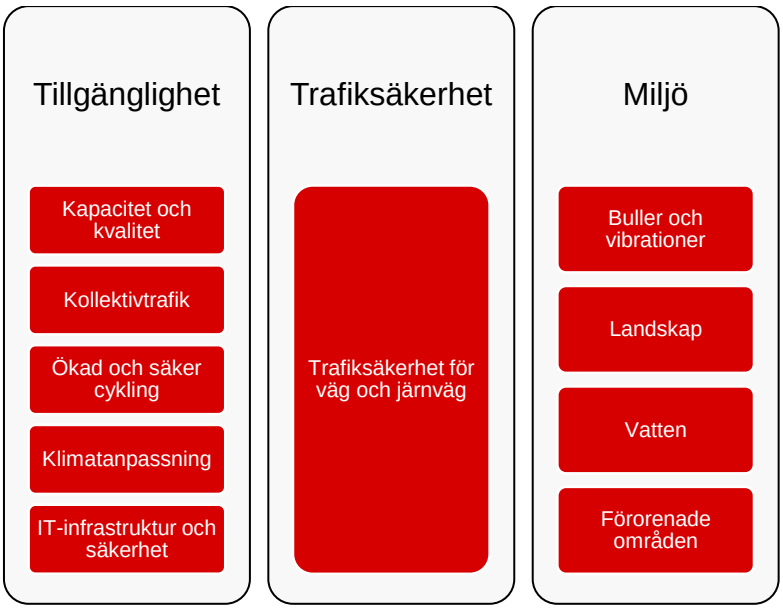
7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

Här beskrivs föreslagna satsningar på trimnings- och miljöåtgärder. Mer information finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder (Trafikverket 2025:114).

Viktiga bidrag till framkomliga, tillförlitliga och trafiksäkra vägar och järnvägar

Den övre beloppsgränsen för trimnings- och miljöåtgärder höjdes i direktivet från 100 till 150 miljoner kronor. De delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Varje åtgärdsområde är i sin tur indelat i undergrupper vilka kallas preciserade åtgärdsområden (se Figur 32). Medel för trimningsåtgärder får användas för investeringar i det nationella stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar, i det nationella statliga järnvägsnätet och i statliga farleder och slussar. Miljöinvesteringar får göras i befintlig statlig transportinfrastruktur.

Automatiska trafiksäkerhetskameror kan dock sättas upp på både det nationella och regionala vägnätet.



Figur 32. Åtgärdsområden och preciserade åtgärdsområden inom trimnings- och miljöåtgärder.

Trimnings- och miljöåtgärderna kan ofta på ett kostnadseffektivt sätt bidra till det övergripande transportpolitiska målet – både funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Mer konkret bidrar de till flera värden. Det gäller dels framkomliga och trafiksäkra vägar, dels tillförlitliga och trafiksäkra järnvägar som används effektivt. Det görs genom åtgärder som:

- förbättrar tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på vägar och järnvägar
- förbättrar kollektivtrafiken genom attraktiva stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter för alla resenärer
- förbättrar förutsättningarna att välja cykel som färdmedel och ökar trafiksäkerheten för cyklister
- gör järnvägsinfrastrukturen mer robust så att den bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna
- höjer säkerheten i infrastrukturanläggningen genom fysiska åtgärder och stärkt cybersäkerhet
- minskar antalet omkomna och svårt skadade i väg- och järnvägstrafiken
- bidrar till goda livs- och naturmiljöer.

Åtgärderna kan också bidra till mer användbar information och service till transportsystemets användare.

Miljöåtgärdernas huvudsyfte är att åtgärda brister i, eller i anslutning till, befintlig infrastruktur som ger negativ påverkan på miljön och människors hälsa. Bristerna beror ofta på att anläggningen byggdes då miljökraven var lägre än idag eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats genom exempelvis ökad trafik.

En ökad satsning föreslås – särskilt för tillgänglighetsåtgärder

I Tabell 9 redovisas Trafikverkets indikativa ram för trimnings- och miljöåtgärder under planperioden 2026–2037. Notera att de konkreta åtgärderna planeras, prioriteras och beslutas i Trafikverkets budgetarbete. Det skapar en flexibilitet eftersom åtgärderna planeras efterhand som brister uppstår. Specifika trimnings- och miljöåtgärder och deras omfattning redovisas alltså inte i den nationella planen.

Tabell 9. Förslag på indikativ ram för trimnings- och miljöåtgärder och ram i gällande plan, båda i prisnivå 2025-02. Beloppen för 2022–2033 är avrundade.

Åtgärdsområden	Beslutad ram 2022–2033 (mnkr)	Indikativ ram 2026–2037 (mnkr)
Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet	**20 274**	**33 600**
Kapacitet och kvalitet	*12 400*	*23 500 varav* *Näringslivspotten 1 200* *Samfinansiering ERTMS ombordutrustning 3 000*
Kollektivtrafik	*2 728*	*3700*
Ökad och säker cykling	*3 348*	*2 500*
Klimatanpassning	*1 054*	*1 400*
IT-infrastruktur och säkerhet	*744*	*2 500*
Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet	**14 880**	**20 000**
Miljöåtgärder	**14 322**	**16 400**
Buller och vibrationer	*3 100*	*3 700*
Landskap	*4 960*	*6 000*
Vatten	*1 860*	*2 000*
Förorenade områden	*4 402*	*4 700*
Totalt, indikativ ram	**49 476**	**70 000**

Störst ökning i kronor föreslås till trimningsåtgärder för ökad kapacitet och kvalitet. En stor ökning föreslås även för trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet. Procentuellt föreslås den klart största ökningen till trimningsåtgärder för it-infrastruktur och säkerhet. Den enda post som föreslås minska är trimnings-åtgärder för ökad och säker cykling. Det beror på att samfinansieringssatsningen av cykelåtgärder på det regionala vägnätet inte bedöms ha gett förväntad effekt[24]. Regeringen anger därför i direktivet att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bland annat detta skäl utökar regeringen läns-planernas ekonomiska utrymme.

[24] Se Riksrevisionen 2025:11.

Vi föreslår en ökning trots att framdriften för trimnings- och miljöåtgärder under senare år har varit låg i förhållande till de medel som har funnits tillgängliga. Det finns flera identifierade orsaker kopplat till det. För att öka framdriften inom trimnings- och miljöåtgärder jobbar Trafikverket nu med att korta ledtider, minska administrationen, effektivisera och samarbeta internt. Vår bedömning är därför att den historiska bilden av genomförda åtgärder inte behöver vara en begränsning för hur mycket medel som kan satsas inom området.

Många typer av åtgärder görs

Nedan beskrivs kort vilken typ av åtgärder som ingår i respektive preciserat åtgärdsområde. Som en grund för prioritering mellan åtgärder har anspråk eller behov uppskattats, och dessa redovisas i underlagsrapporten (TRV 2025:114). Underlagen för att uppskatta anspråken skiljer sig åt mellan de preciserade åtgärdsområdena. Inom åtgärdsområden där beslutade mål finns anger anspråket en bedömd volym som krävs för att uppnå målen under planperioden. Inom områden där mål saknas, till exempel kapacitet och kvalitet, anger anspråket en uppskattad volym utifrån prioriterade brister vilka bland annat framkommit efter åtgärdsvalsstudier. Vilka åtgärder som slutligen ska genomföras planeras och prioriteras som nämnts i Trafikverkets budgetarbete.

Kapacitet och kvalitet

Åtgärderna syftar i huvudsak till att förbättra tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för personresor och godstransporter på vägar, järnvägar och i farleder. Även teknikutveckling för att ta fram nya produkter eller metoder ingår här. Teknikutveckling är vad som är kvar på utvecklingsanslaget från den tidigare posten Planering och myndighetsutövning. Exempel på vägåtgärder är stigningskörfält eller utökning med körfält, ombyggnad av korsningar, trafikplatser, nya eller utbyggda rastplatser och säkra uppställningsplatser samt åtgärder för trafikledning genom exempelvis ITS.

Exempel på järnvägsåtgärder är justering av befintliga spår eller signalsystem som möjliggör hastighetshöjning och kapacitetsökning, förlängning av mötesspår, trafikledningsåtgärder, teknikutveckling samt slopning och rivning av järnvägsanläggning. Inte minst åtgärder för att öka möjlighet till omledning är viktiga dels för att fler underhållsåtgärder ska kunna genomföras utan att ge stora trafikstörningar, dels ur ett totalförsvarsperspektiv. Se vidare förslag på prioriterade utredningar i avsnitt 7.9. Längre mötesspår kan ge stor nytta och krävs också för att svara upp mot de nya kraven i TEN-T-förordningen (se avsnitt 3.1) om att möjliggöra för trafik med långa godståg. Trafikverket har i arbetet med den nationella planen tagit fram åtgärdspaket för att möta dessa krav. Ett flertal av de aktuella åtgärderna bedöms kosta mindre än 150 miljoner kronor och hanteras därför som trimningsåtgärder. Det är viktigt att dessa åtgärder prioriteras och samordnas med

de namngivna objekt som möjliggör för trafik med långa godståg i den omfattning som krävs enligt förordningen.

Införandet av ERTMS kommer att innebära krav på fordonsägare att investera i utrustning till sina fordon för att hantera det nya systemet. Trafikverket har i särskild ordning utrett frågan (Trafikverket 2025:135) och föreslår ett statligt stöd på 50 procent av de stödberättigade investeringskostnaderna för gods- och persontrafik, och för den museala trafiken föreslås en stödnivå om 100 procent. Trafikverket bedömer att 3 miljarder kronor är en ändamålsenlig ram i nationell plan 2026–2037. Utöver Trafikverkets förslag till statligt stöd kvarstår även i framtiden möjligheten för tågoperatörer att söka EU-medel från Fonden för ett sammanlänkat Europa. Omfattningen av EU-medel för ändamålet är i dagsläget inte klarlagt då EU:s långtidsbudget för åren 2028–2034 inte är fastställd.

I åtgärdsområdet ingår också den så kallade näringslivspotten. I denna identifierar näringslivets företrädare tillsammans med Trafikverket åtgärder som är angelägna för att stärka näringslivets och järnvägens konkurrenskraft samt bidrar till intermodala transportlösningar. Vår bedömning är att nuvarande inriktning för näringslivspotten mot åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen fortsatt kan bidra till effektiva intermodala transportlösningar. Under planperioden föreslås 1,2 miljarder kronor avsättas. Vår ambition är att medlen ska användas under planens första åtta år, vilket innebär 150 miljoner kronor per år. Det är en högre nivå än i gällande plan, vilket motiveras av behovet av att skapa en bättre kontinuitet och trygghet hos näringslivet om möjligheterna att möta snabbt uppkomna behov av åtgärder.

Exempel på farledsåtgärder är förstärkt farledsutmärkning och muddring för att skapa framkomlighet för fartyg med större lastkapacitet.

Kollektivtrafik

Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, inklusive att skapa attraktiva och funktionella stationsmiljöer, busshållplatser och bytespunkter för alla resenärer. Exempel på åtgärder är kollektivtrafikkörfält, signaler och åtgärder i korsningar för att prioritera kollektivtrafik, pendelparkeringar för bil vid bytespunkter, plattformsförbindelser och justeringar av plattformar samt tillgänglighetsanpassning på hållplatser längs det nationella stamvägnätet.

Ökad säker cykling

Åtgärderna syftar till att förbättra förutsättningarna att välja cykel som färdmedel samt öka trafiksäkerheten för cyklister längs det nationella stamvägnätet. Exempel på åtgärder är nya cykelvägar, trafiksäkra gång- och cykelpassager, cykelparkeringar vid bytespunkter samt cykelturistleder.

Klimatanpassning järnväg

Åtgärderna syftar till att anpassa järnvägsinfrastrukturen så att den blir mer robust och därmed bättre kan stå emot effekter av klimatförändringarna (klimatanpassning på vägnätet hanteras inom anslagsposten för vidmakthållande). Exempel på åtgärder är utbyte av trummor till nya med större radie samt erosionsskydd.

It-infrastruktur och säkerhet

It-åtgärderna syftar till att säkerställa, stödja och tillhandahålla it-infrastruktur till ett digitaliserat transportsystem. Säkerhetsåtgärderna syftar till att stärka upp skyddet kring infrastrukturanläggningarna genom fysiska åtgärder och stärkt cybersäkerhet. Det förändrade säkerhetsläget i världen innebär att vi under planperioden kommer att öka intensiteten i arbetet. Exempel på åtgärder är telefoni till tågpersonal, telematik för kommunikation till bland annat trafiksäkerhetskameror, väderstationer, it-infrastruktur på trafikcentraler samt skal- och intrångsskydd av anläggning.

Trafiksäkerhet

Åtgärderna syftar till att öka trafiksäkerheten, med ett särskilt fokus på att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i väg- och järnvägstrafiken på det nationella stamvägnätet och på det statliga järnvägsnätet. Exempel på vägåtgärder är mötesseparering, säkra sidoområden, korsningsåtgärder, mitträffling, säkrare vägmiljöer i tätort och vid genomfarter samt automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) och poliskontrollplatser. Exempel på järnvägsåtgärder är stängsling, plattformsåtgärder, kamerabevakning för att hindra obehörigt spårbeträdande samt plankorsningsåtgärder för att hindra kollision mellan tåg och trafikanter.

Trafiksäkerhetsnivån är på delar av vägnätet fortfarande för låg för att etappmålet för trafiksäkerhet ska kunna nås. Identifierade brister är till exempel risk för mötesolyckor på vägar med hastighetsgräns över 80 km/h, bristfälliga sidoområden, låg hastighetsefterlevnad, låg säkerhet vid korsningar, låg säkerhet på det lågtrafikerade vägnätet liksom för oskyddade trafikanter.

Inom järnväg är personpåkörningar ett stort problem och årligen omkommer mellan 60 och 110 personer på de spår som Trafikverket förvaltar. Av dessa bedöms cirka 85 procent vara personer som genomfört en suicidhandling. Brister finns vid plankorsningar och vid stationer och plattformar, men också längs spåren.

Buller och vibrationer

Åtgärderna syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för boende och vid skolor och förskolor, längs de statliga vägar och spår som är mest utsatta för

buller och vibrationer. Exempel på åtgärder är bullerskydd av uteplatser, bättre ljuddämpning i fasader, bullerdämpande skärmar och vallar, bullerreducerande beläggning på vägar samt inlösen av hus med höga vibrationsvärden.

Landskap

Åtgärderna syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess natur- och kulturvärden. Syftet är också att utveckla natur- och kulturvärden som är viktiga för biologisk mångfald respektive kulturvärden. Exempel på åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, restaurering av alléer, främjande av artrika infrastrukturmiljöer, bekämpning av invasiva arter, kultur-, gestaltnings- och landskapsvårdande åtgärder samt åtgärder mot vandringshinder för fisk och andra vattenlevande djur.

Vatten

Åtgärderna syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på vatten och vattenanknutna värden. Särskilt fokus läggs på yt- och grundvatten-förekomster av betydelse för dricksvattenförsörjning eller med höga biologiska värden. Exempel på åtgärder är uppsättning av vägräcken samt åtgärder mot avsnörda vikar och sund.

Förorenade områden

Åtgärderna syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Exempel på åtgärder är undersökningar, saneringar, kontrollprogram av förorenade områden samt återställande av mark som gynnar naturmiljö. Här ingår också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till de bolag som tillförts sådan statlig verksamhet som beskrivs i 7 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringen anger i direktivet att den preliminära ramen för länsplanerna under planperioden ska uppgå till 60 590 miljoner kronor. Ramarna är uttryckta i 2025 års priser och fördelningen framgår av Tabell 10 nedan.

Trafikverket bedömer att det kommer att finnas ett utgående överföringsbelopp som uppgår till cirka 4,6 miljarder kronor för anslagspost 6 Investeringar i regional plan efter 2025. Trafikverket föreslår att överföringsbeloppet hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut om nationell plan, det vill säga att anslagssparandet på anslagsposten fortsatt disponeras för att genomföra investeringar i regional plan.

Tabell 10. Prelimära ramar till länsplanerna (miljoner kronor).

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

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planens utvecklingsanslag och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut om nationell plan.

7.6 Forskning och innovation

Från utvecklingsramen finansierar Trafikverket forsknings- och innovationsinsatser inom samtliga trafikslag. Forskningsinsatserna riktar sig inte bara mot Trafikverkets verksamhet utan transportsektorn som helhet. Forskning och innovation inom området är viktigt för att nå de transportpolitiska målen.

Transportforskning är viktigt för kompetensförsörjning och hållbarhet

I direktivet till åtgärdsplaneringen betonas Sveriges ledande position inom flera transportrelaterade forskningsområden och det framhålls att det är viktigt att inte bara försvara, utan även stärka denna position. Under det senaste året har vissa förändringar skett i forskningslandskapet genom att inte minst Vinnova justerat sin inriktning så att transportområdet inte adresseras lika tydligt. Det gör att Trafikverkets relativa betydelse ökar. Trafikverket är såväl en finansiär som en utförare som kanske framför allt kännetecknas av hög kunskap om transport-sektorn.

Trafikverket anser att fortsatt forskning inom transportområdet är viktig för samhällets framtida konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet. Satsningar på forskning gör bland annat att nya teknologier, metoder och affärsmodeller kan utvecklas som effektiviserar transporterna, stärker konkurrenskraften, minskar miljöpåverkan och stärker den nationella och Nato-gemensamma beredskapen. Forskningen bidrar samtidigt till ökad kunskap och förståelse, inte minst för de utmaningar och möjligheter som geopolitiska förändringar för med sig. En väl fungerande och motståndskraftig infrastruktur minskar sårbarheten och bidrar till en trygg och stabil samhällsutveckling.

Investeringar i transportforskning bidrar inte bara till att främja ett modernt och robust transportsystem, utan även till långsiktig kompetensförsörjning. Experter med djup och bred sakkunskap, vilka kan driva utvecklingen framåt, behövs i en alltmer komplex och integrerad transportsektor. Hög kompetens krävs också för att omsätta internationell kunskap och internationella innovationer så att de kan nyttjas i en svensk kontext. Forskningen bidrar också till attraktivare utbildningar även för de som arbetar med annat än forskning inom det breda transportområdet. Såväl utbildningarnas kvalitet som deras attraktivitet gagnas av forskningsprojekt som gör att de forskande lärarna ligger i vetenskapens framkant samtidigt som projekten i sig fungerar som intresseväckande skyltfönster för potentiella studenter.

För att säkerställa en hög kvalitet är det avgörande att forskningsfinansiärer har förmågan att samarbeta med både nationella och internationella aktörer.

Forskning och innovation inom transportsektorn tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Trafikverket ska, enligt sin instruktion, ansvara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter, dokumentera och finansiera forskning samt främja produktivitet, innovation och effektivitet på marknader för investeringar, drift och underhåll. I egenskap av beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet för området transporter ska Trafikverket också, enligt Beredskapsförordningen (2022:524), beakta behovet av forsknings- och utvecklingsinsatser inom området. Trafikverkets regleringsbrev pekar särskilt på myndighetens ansvar att finansiera forskning inom luft- och sjöfartsområdena. Vidare har Trafikverket i regleringsbrevet för 2024 fått i uppdrag att i ökande utsträckning prioritera forskning och innovation som syftar till stärkt robusthet och ökad tillgänglighet inom väg- och järnvägssystemen vid utlysningar under perioden 2024–2028.

Fyra områden prioriteras

Transportforskning bör ses i ett helhetsperspektiv där studier kompletterar varandra för stegvisa förbättringar och ibland banbrytande innovationer. I forskningens natur ligger att många projekt inte är avsedda att leda fram till någon implementering eller verksamhetsutveckling direkt, utan är mer del i att lägga den kunskapsgrund som krävs för att andra projekt i förlängningen kan leda till mer konkret nytta. Detta kräver en bred forskningsstrategi som möjliggör inkrementell kunskapsuppbyggnad, men också mod att ta större och mer radikala steg i en förändrad omvärld. Området spänner från grundläggande forskning till systemdemonstrationer och implementering. Nedanstående forsknings- och innovationsområden föreslås prioriteras under perioden 2026–2037, för att stärka transportsektorns kompetensförsörjning, konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet.

1. Minskad klimat-, miljö- och naturpåverkan för att bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle.
2. Ökad effektivitet och produktivitet inom infrastrukturområdet, med fokus på att optimera resurser och processer.
3. Ett mer effektivt och mer inkluderande transportsystem som tillgodoser hela landet.
4. En väl underhållen transportinfrastruktur i ett redundant och resilient transportsystem som tar hänsyn till säkerhetspolitiska krav och störningsrisker.

Inom dessa områden behövs forskning om teknisk utveckling, policy- och beteendeförändringar, planeringsprocesser samt logistik- och affärsmodeller.

Digitalisering, automatisering och elektrifiering är centrala inslag, både som medel och mål, där artificiell intelligens (AI) spelar en allt viktigare roll.

7,4 miljarder kronor föreslås satsas

Trafikverket anser att möjligheten att finansiera forskning inom transportområdet är av stor betydelse för att säkerställa långsiktigt hög måluppfyllelse. Det finns stora fördelar med att myndigheten har det långsiktigt strategiska ansvaret för de delar av transportsystemet som har hög relevans för vårt uppdrag och mål.

Trafikverket föreslår att 7,4 miljarder kronor satsas på forskning och innovation under planperioden. Det är ungefär samma nivå som i gällande nationell plan.

Några arbetssätt som kommer att prioriteras är:

- Strategiska intensifierade samarbeten nationellt och internationellt med utförare såväl som forskningsfinansiärer.
- Systemdemonstratorer.
- Säkerställande av större nytta genom upphandlingar.
- Strävan efter nedkortade processer för implementering av forskningsresultaten så att de får avsedd effekt på transportsystemet.

7.7 Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget

Fullföljande av stadsmiljöavtal

Regeringen har valt att fasa ut stadsmiljöavtalen genom att inga nya ansökningar beviljas. För att främja hållbara stadsmiljöer har Trafikverket tidigare fått ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller hållbara godstransport-lösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser, och bidra till att miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet har särskilt avsett att främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

Trafikverket bedömer att tidigare beviljade stadsmiljöavtal uppgår till cirka 5 miljarder kronor för planperioden. Trafikverket föreslår att det ingående över-föringsbeloppet 2026, som i dagsläget bedöms till cirka 3,1 miljarder kronor, hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut om nationell plan, det vill säga att anslagssparandet på anslagsposten fortsatt disponeras för att hantera de redan tecknade stadsmiljöavtalen. Det utrymme inom utvecklingsramen

som frigörs om årliga beslut fattas att anslagssparandet får disponeras, föreslår Trafikverket används till fler trimnings- och miljöåtgärder än i planförslaget. Vissa åtgärder som beviljades stöd innan nationell plan för 2022–2033 beslutades kommer att vara slutförda först i december 2029. Det innebär att det sista stödet kommer att kunna betalas ut först år 2030.

Ersättning till Öresundsbrokonsortiet

Ersättning till Öresundsbrokonsortiet avser utnyttjandet av järnvägsförbindelsen över Öresund och beräknas uppgå till 5,5 miljarder kronor. Ersättningen regleras genom avtal med Öresundsbrokonsortiet. Trafikverket har i regeringsuppdrag och budgetunderlag föreslagit att denna ersättning flyttas över till anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Regeringen har också aviserat den flytten i budgetproposition 2026.

Driftsbidrag till flygplatser för 2,5 miljarder kronor

Utgifter för driftsbidrag till flygplatser på anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser ingick i planeringsramen i inriktningsunderlaget. Utgifterna uppgår till 210 miljoner kronor per år och därmed för 12-årsperioden till 2 520 miljoner kronor.

Utöver dessa utgifter disponerar Trafikverket medel inom anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser för att täcka utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga funktioner på vissa flygplatser, men den anslagsposten ingår inte i nationell plan. Inte heller den anslagspost för vissa flygtrafiktjänster som Luftfartsverket disponerar år 2025 ingår i planen.

7.8 Räntor och återbetalning av lån

Räntor och amorteringar avser finansiella kostnader för upptagna lån som avser avslutade investeringar, till exempel Botniabanan, Citybanan och prioriterade vägprojekt (till exempel E6 delen Rabbalshede–Hogdal och E20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås). Räntor och återbetalning av lån beräknas uppgå till 24,4 miljarder kronor för perioden 2026–2037. Avsatta medel för år 2026 beräknas uppgå till 0,3 miljarder kronor för väg och drygt 2,0 miljarder kronor för järnväg.

I uppdraget med att ta fram nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 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 Konjunkturinstitutet tar fram i sin prognos samt en viss säkerhetsmarginal för oväntade räntehöjningar. Trafikverkets beräknade ränteantagande i nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 är enligt följande: år 2026: 2,95 procent, år 2027: 3,00 procent, år 2028: 3,25 procent, år

2029: 3,10 procent, år 2030: 3,10 procent, år 2031: 3,05 procent och åren 2032–2037: 2,90 procent.

7.9 Förslag på prioriterade utredningar

Trafikverket föreslår att ett begränsat antal utredningar bör genomföras inför kommande planrevidering. Det handlar i huvudsak om externt efterfrågade utredningar som har hög relevans och aktualitet men där kostnadseffektiva lösningar och underlag saknas. De redovisas nedan utan inbördes rangordning.

Utöver förslagen nedan kommer förutsättningarna för centralstationen i Stockholm att fortsatt utredas. Det handlar om ett omfattande utredningsarbete i samverkan med Jernhusen som behöver ske inom ramen för det föreslagna objektet Stockholm C och Tomteboda bangård (se avsnitt 7.1). En dialog har genomförts med Södertälje kommun och Försvarsmakten om redundansbehoven för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal. Trafikverket ser det som angeläget att fortsätta dialogen för att hitta lösningar.[25]

Stambanorna i södra Sverige

Trafikverket har analyserat kapacitetssituationen i södra Sveriges järnvägssystem efter att satsningen på nya stambanor för höghastighetståg avbrutits. Ett antal längre sträckor med större kapacitetsutmaningar har identifierats, där sträckorna Göteborg–Alingsås och vidare mot Skövde samt Hässleholm–länsgränsen Jönköping/Kronoberg bedöms särskilt prioriterade.

I syfte att skapa bättre förutsättningar för främst regional arbetspendling och godstrafik på järnväg i södra Sverige behöver en fördjupad analys av dessa sträckor, och även sträckan Linköping–Mjölby, genomföras. Det finns även behov av att utreda hur kapaciteten kan förstärkas i noden Hässleholm. Dessa analyser ger möjlighet att belysa planeringsförutsättningar, strategiska vägval och identifiera kostnadseffektiva åtgärder på kort och lång sikt.

Uppställningskapacitet

Järnvägssystemets noder är av central betydelse för en fungerande och fortsatt växande järnvägstrafik. Om det finns kapacitetsbrister eller andra begränsningar vad gäller uppställningskapacitet i noderna behöver dessa kartläggas utifrån ett systemövergripande perspektiv där järnvägsföretagens behov beaktas.

[25] En sammanfattning av dialogen hittills finns att ta del av i PM: Redundansbehov för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal – redovisning av fortsatt dialog (Dnr TRV 2023/122622).

Utredningen bör ha som ändamål att analysera hur ett effektivt kapacitets-utnyttjande av uppställningskapaciteten ska åstadkommas i storstadsområdena, bland annat med hänsyn till utvecklingen av Tomteboda bangård.

Åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet

Flera aktörer har framhållit vikten av triangelspår, omledningsmöjligheter och andra åtgärder för att skapa ett redundant och robust transportsystem. Sådana åtgärder finns redan i nationell plan, men Trafikverket bedömer att det behövs ett kompletterande nationellt och systemorienterat perspektiv på behoven, som även bör inbegripa totalförsvarshänsyn.

Anpassningar till utbyggd tunnelbana m.m.

Utbyggnaden av tunnelbanan och annan spårbunden trafik i Stockholm leder till ökade resenärsflöden och byten mellan olika kollektivtrafikslag. Det påverkar bland annat kapaciteten och utformningen av bytespunkter och stationsmiljöer på sätt som inte är klarlagda, och där ansvarsfördelningen avseende bland annat funktioner och kostnader mellan olika parter behöver förtydligas.

Norrbotniabanan

För att identifiera kostnadseffektiva lösningar som tillgodoser näringslivets transportbehov behöver kapacitetsbehovet längs Norrbotniabanan ytterligare analyseras i ett vidare perspektiv där kapaciteten i övriga delar av systemet inkluderas. Lösningarna ska bidra till att kraven om hastighet för godstrafik (minst 100 km/h) respektive för persontrafik (minst 160 km/h) uppfylls, samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T-förordningen.

Ostkustbanan

Den hittills genomförda planeringen för en dubbelspårsutbyggnad har föregåtts av tidigare trimningsåtgärder och analyser där dubbelspår visat sig vara en åtgärd som möter både kapacitetsutmaningar och behov av kortare restider. Planeringsprocessen för en dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Sundsvall har dock visat på samhällsekonomisk olönsamhet. En utredning bör därför genomföras i syfte att identifiera alternativa och mer kostnadseffektiva kapacitetshöjande åtgärder som även bidrar till kortare restider och att kraven om hastighet förpersontrafik om minst 160 km/h uppfylls samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T-förordningen.

Kust till kust-banan

Kust till kust-banans sträckning mellan Alvesta och Växjö är en av de linjedelar i landet med högst kapacitetsnyttjande och högst antal tåg per dygn för enkelspåriga banor. Kapacitetsbrister och åtgärdsbehov har utretts av Trafikverket och andra parter i flera omgångar sedan 2010. Sträckan Alvesta–Växjö utgör en central länk på Kust till kust-banan, av stor vikt inte bara för trafik inom Kronoberg utan även för tillgängligheten i Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne samt till Danmark. Sträckan trafikeras av fem olika tåglinjer som tillsammans kopplar samman fem regioner.

Placering och trafikering gör att störningar på sträckan även påverkar järnvägssystemet i ett större perspektiv, främst Södra stambanan. Åtgärder på sträckan är av betydelse för hela södra Sverige. Enligt ursprunglig utbyggnadsstrategi bör mötesspår Grönsängen byggas först (icke namngiven åtgärd) följt av ytterligare en etapp längs banan. I nationell plan för 2022–2033 ingick objektet Räppe–Växjö till följd av planerad sjukhusflytt med tillhörande stationsläge. Dessa förutsättningar har nu ändrats och vi behöver identifiera rätt åtgärd med rätt utformning och innehåll inför nästa planrevidering.

8 Objekt per region

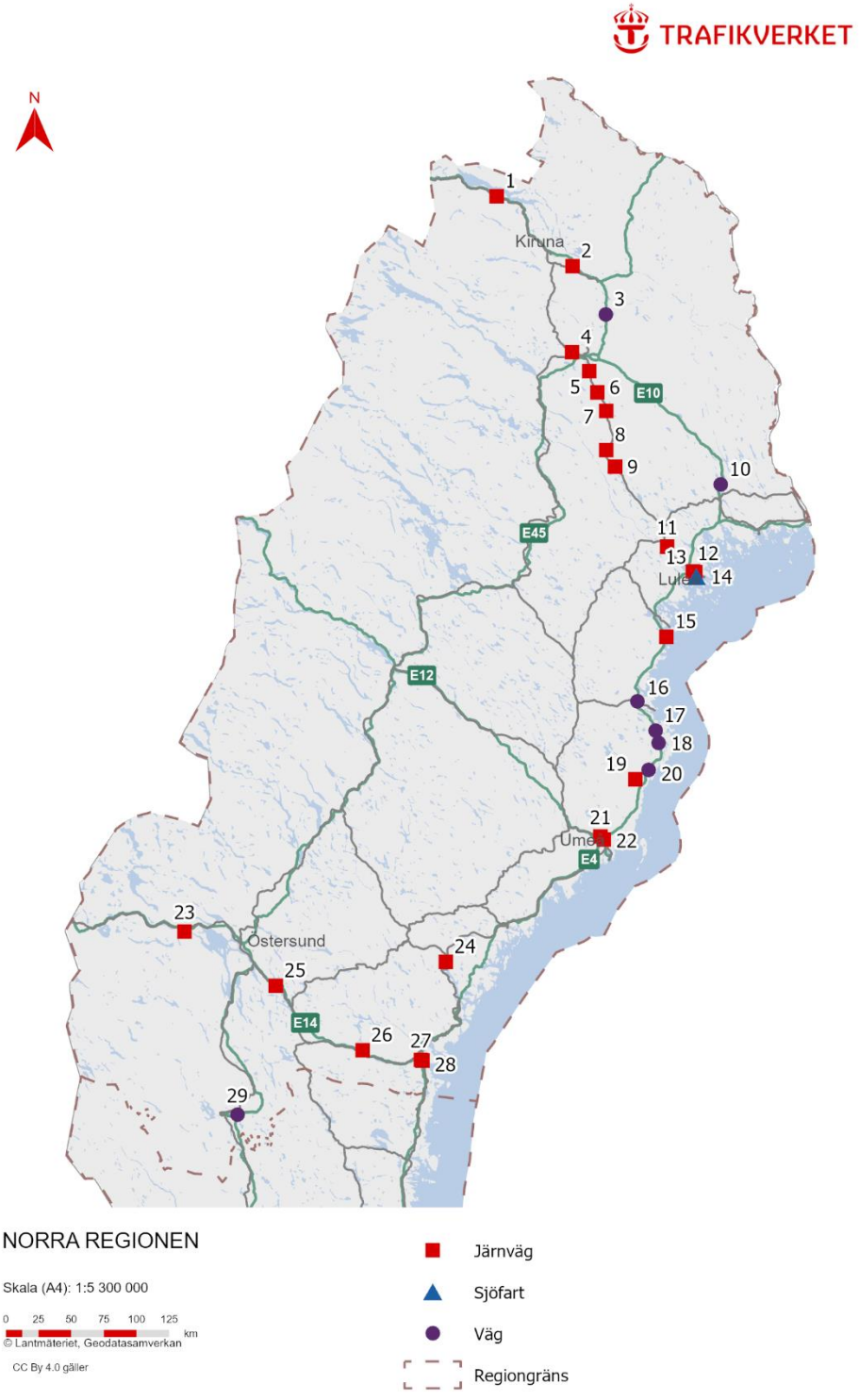
I detta kapitel sammanfattas för Trafikverksregionerna vilka namngivna investeringar som föreslås och kartor illustrerar var de hamnar. Observera dels att investeringarna ofta gäller längre sträckor, dels att nyttorna kommer ett större omland till del. Den geografiska placeringen av symbolerna visar alltså inte hela bilden av var tillgängligheten förbättras.

8.1 Norra regionen

I Figur 33 visas norra regionen som består av Västernorrlands län, Jämtlands län, Västerbottens län och Norrbottens län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 11.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar samt i en farled. Bland annat kommer flera delsträckor utan mötesseparering på E4 i Västerbotten att få mötesseparering, vilket möjliggör kortare restider och höjd säkerhet för vägtrafik och oskyddade trafikanter. En utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå har påbörjats och fortsättningen mellan Skellefteå och Luleå inleds. En dubbelspårs-etapp ingår på Stambanan genom övre Norrland mellan Umeå C och Umeå Ö och på Ostkustbanan byggs dubbelspår i södra infarten till Sundsvall. Farleden till Luleå får ökad kapacitet och säkerhet.

På Malmbanan sker åtgärder för större axellaster och längre godståg, vilket innebär en kapacitetsökning som bedöms möta förväntad efterfrågan. En fortsatt utveckling av Malmbanan utöver planförslaget skulle dock kunna vara relevant ur andra perspektiv såsom robusthet.



Figur 33. Namngivna investeringar i norra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 11. Namngivna investeringar i norra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Malmbanan Kiruna–Riksgränsen Stax 32.5 ton
2	Malmbanan Svappavaara–Kiruna Stax 32.5 ton
3	E10, Avvakko–Lappeasuando (pågående)
4	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning (pågående)
5	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
6	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation
7	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning
8	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation
9	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
10	E10, Morjärv–Svartbyn (etapp 1)
11	SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår (pågående)
12	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)
13	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)
14	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled (pågående)
15	Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg
16	E4 förbifart Skellefteå
17	E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering
18	E4 Broänge–Daglösten mötesseparering
19	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg (pågående)
20	E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering (pågående)
21	Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg (pågående)
22	SgöN Umeå C–Umeå Ö dubbelspår (ny)
23	Östersund–Storlien, Hastighetshöjande åtgärder
24	Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga
25	Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (pågående)
26	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhetshöjande åtg. (pågående)
27	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m. (pågående)
28	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg (pågående)
29	E45 Rengsjön–Älvros (pågående)
--	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum (100 procent medfinansiering)

I Tabell 12 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 12. Ytterligare namngivna objekt i norra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

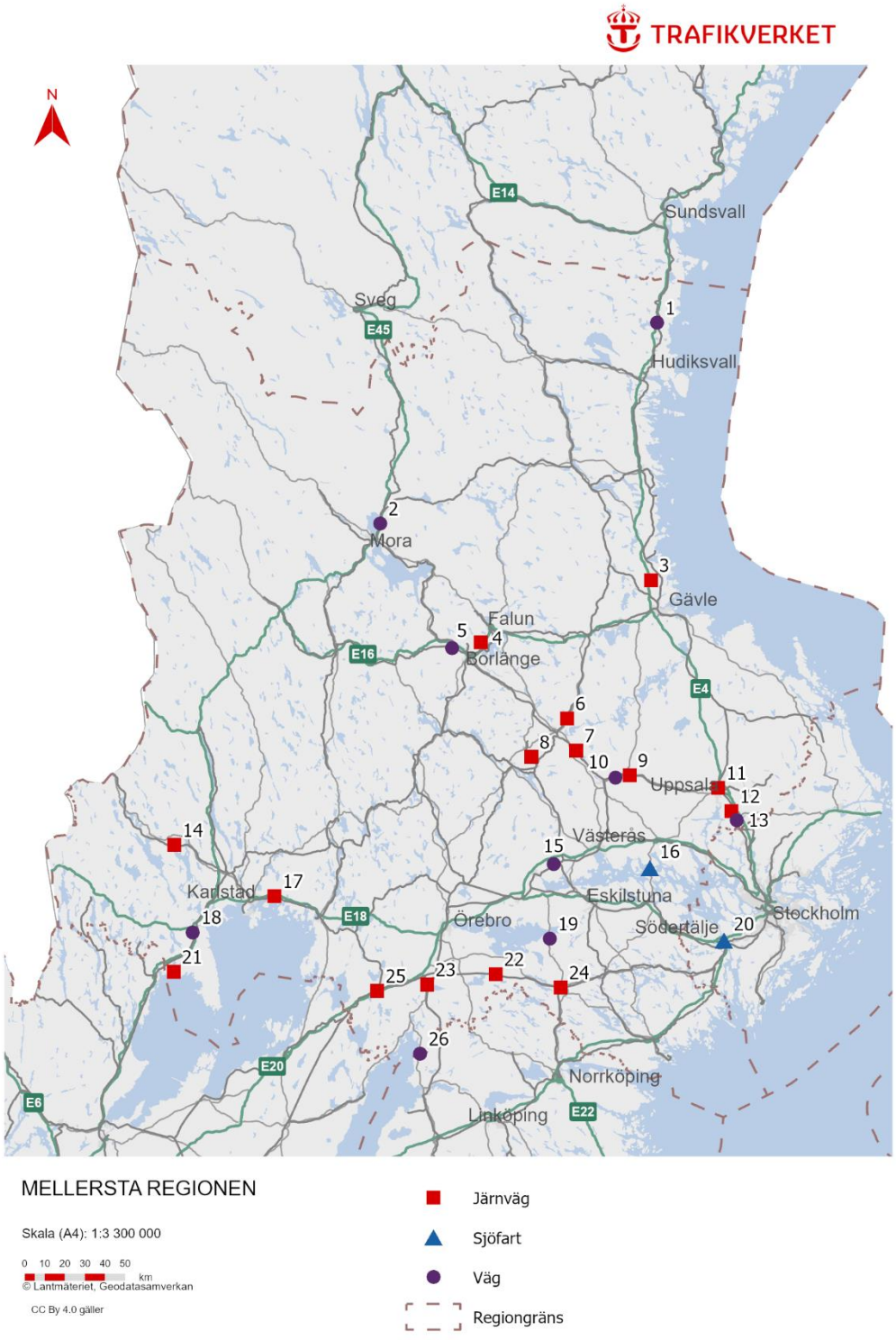
Objektnamn
E4 Förbi Örnsköldsvik
Mittbanan Stöde–Nedansjö, ny mötesstation
SgöN Umeå C förlängning plattform
E4 Ljusvattnet–Yttervik mötesseparering
E12 Kulla–Norrfors mötesseparering
E14 Blåberget–Matfors
E4 Grimsmark–Broänge mötesseparering
E14 Stöde–Matfors, mitträckesseparering
SgöN Boden–Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken
E4 Anumark–Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg
Luleå resecentrum, statlig medfinansiering
Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering
Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering

8.2 Mellersta regionen

I Figur 34 visas mellersta regionen som består av Uppsala län, Södermanlands län, Västmanlands län, Värmlands län, Örebro län, Dalarnas län och Gävleborgs län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 13.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel kommer en längre återstående delsträcka på E4 att bli mötesseparerad tillsammans med förbättringar på E18, E45, väg 50 och väg 56. Återstående kapacitetshöjningar på godsstråket genom Bergslagen kommer att färdigställas. På Värmlandsbanan pågår kapacitets-höjningar och ett kompletterande paket med ytterligare mötesstationer ingår. Förbättringar genomförs också på Dalabanan, Bergslagsbanan och Västra stambanan. Dessutom inleds en utbyggnad av järnvägen till fyra spår mellan

Uppsala och länsgränsen Uppsala–Stockholm. Nya slussar kommer att färdigställas i Södertälje och farleden i Mälaren kommer att få bättre kapacitet.



Figur 34. Namngivna investeringar i mellersta regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 13. Namngivna investeringar i mellersta regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	E4 Kongberget–Gnarp
2	E45 Vattnäs–Trunna
3	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning
4	Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder (pågående)
5	E16 Borlänge–Djurås (pågående)
6	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder (pågående)
7	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid (pågående)
8	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården mötesstation (pågående)
9	Heby Mötesspår
10	Rv 56 Sala–Heby 2+1 (pågående)
11	Uppsala, Plankorsningar (pågående)
12	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)
13	Knivsta plankorsning (ny)
14	Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, mötesspår (ny)
15	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister (pågående)
16	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro
17	Laxå–Arvika, ökad kapacitet (pågående)
18	E45 Säffle–Valnäs, delen Hammar–Valnäs
19	Väg 56 Bie–St Sundby (Alberga), Räta linjen (pågående)
20	Södertälje Sluss, Mälaren (pågående)
21	Norge-Vänerbanan, Kil–Skälebol, mötesspår (ny)
22	Högsjö västra, förbigångsspår
23	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår (pågående)
24	Katrineholm, förbigångsspår (pågående)
25	Laxå, bangårdsombyggnad
26	Rv 50 Medevi–Brattebro (inkl. Nykyrka)
--	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta (100 procent medfinansiering)

I Tabell 14 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 14. Ytterligare namngivna objekt i mellersta regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Hovsta, Förbigångsspår
Örebro C förlängda plattformslängder
E20 Trafikplats Gröndal–Eskilstuna 2+2
Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet
Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl. Ockelbo bangård
Frövi, kapacitetshöjande åtgärder
Arboga–Jädersbruk, Dubbelspår
Väg 56 Hedesunda–Valbo/Gävle, Räta linjen
E16 Lönnemossa–Klingvägen, mötesseparering

8.3 Östra regionen

I Figur 35 visas östra regionen som består av Stockholms län och Gotlands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 15.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel kommer E4 Förbifart Stockholm att färdigställas tillsammans med de kapacitetsförstärkningar i infartslederna som behövs. Brandbekämpningssystem införs i Södra länken vilket ökar trafiksystemets robusthet. I stråket mot Arlanda ingår flera nya kapacitets-höjande åtgärder, bland annat på E4 och på Märsta station. Tvärförbindelse Södertörn ingår, och de stora satsningarna inom järnväg fortsätter mellan Tomteboda och Kallhäll. På Tomteboda bangård görs stora förbättringar som innebär nya möjligheter för uppställning och service av tåg, något som kommer att avlasta centralstationen. Farleden mellan Landsort och Södertälje kommer också att få bättre kapacitet och säkerhet.



Figur 35. Namngivna investeringar i östra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 15. Namngivna investeringar i östra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Märsta station och bangårdsombyggnad (ny)
2	E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
3	Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering (ny)
4	E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
5	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering) (pågående)
6	E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
7	Hagalund, bangårdsombyggnad
8	Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet (pågående)
9	E4 Förbifart Stockholm (pågående)
10	Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård (ny)
11	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan (pågående)
12	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering) (pågående)
13	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken (ny)
14	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering) (pågående)
15	Årstaberg–Flemingsberg, signalåtgärder optimering (pågående)
16	E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning
17	E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm
18	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn
19	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm (ny)
20	E20 trafikplats Hovsjö
21	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar (pågående)
22	Farled Södertälje–Landsort

I Tabell 16 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

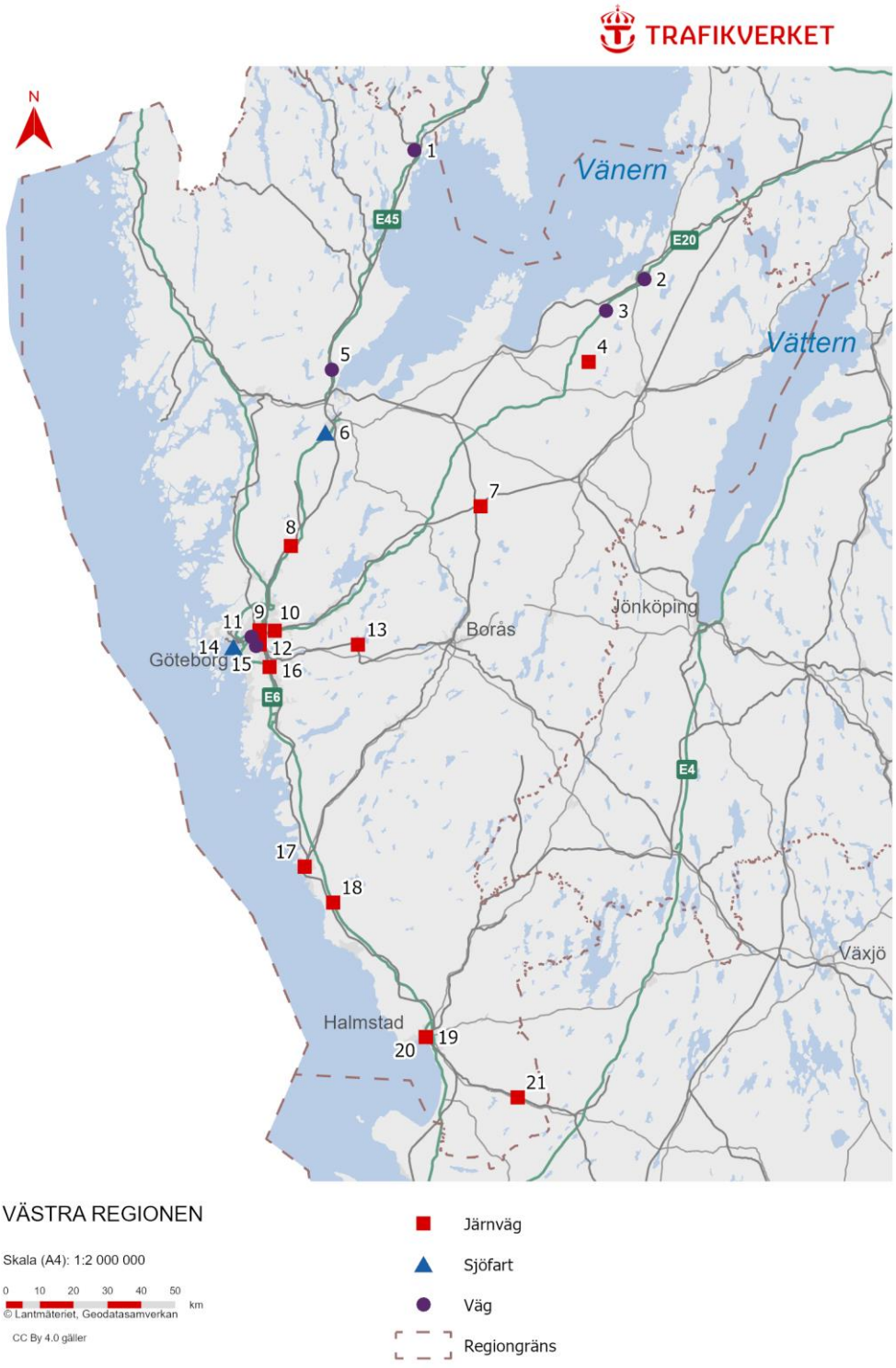
Tabell 16. Ytterligare namngivna objekt i östra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Östertälje–Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar
Årstabergs bytespunkt
Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm

8.4 Västra regionen

I Figur 36 visas västra regionen som består av Hallands län och Västra Götalands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 17.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar, järnvägar och för sjöfarten. Till exempel fortsätter arbetet med Västlänken under Göteborg samtidigt som ny järnväg Göteborg–Borås (inklusive bibana till Mölnlycke) förbereds för byggstart. För Västra stambanan förstärks kapaciteten och en lokaliseringsutredning påbörjas för nya spår närmast Göteborg. Även på Västkustbanan genomförs ett antal kapacitetshöjande åtgärder, bland annat i Halmstad. Delsträckor på E45 tillsammans med hela E20 genom Västra Götaland kommer att bli mötesseparerade, undantaget är delsträckan genom Alingsås. Nya slussar byggs för Vänersjöfarten och farleden till Göteborgs hamn fördjupas och breddas för ökad kapacitet och sjösäkerhet.



Figur 36. Namngivna investeringar i västra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 17. Namngivna investeringar i västra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	E45 Tösse–Åmål (pågående)
2	E20 Förbi Mariestad (pågående)
3	E20 Götene–Mariestad (pågående)
4	Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet
5	E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1 (ny)
6	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv
7	Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning. (pågående)
8	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen
9	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje (pågående)
10	Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille - lokaliseringsutredning (ny)
11	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågående)
12	Västsvenska paketet järnväg (pågående)
13	Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke
14	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled (pågående)
15	Västsvenska paketet väg (pågående)
16	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen
17	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum (pågående)
18	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår (ny)
19	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår (ny)
20	Halmstad C/bangård
21	Markarydsbanan/Knäred mötesspår
--	Järnvågen med överdäckning av E45 (pågående med 100 procent medfinansiering)
--	Väröbacka station (100 procent medfinansiering)

I Tabell 18 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

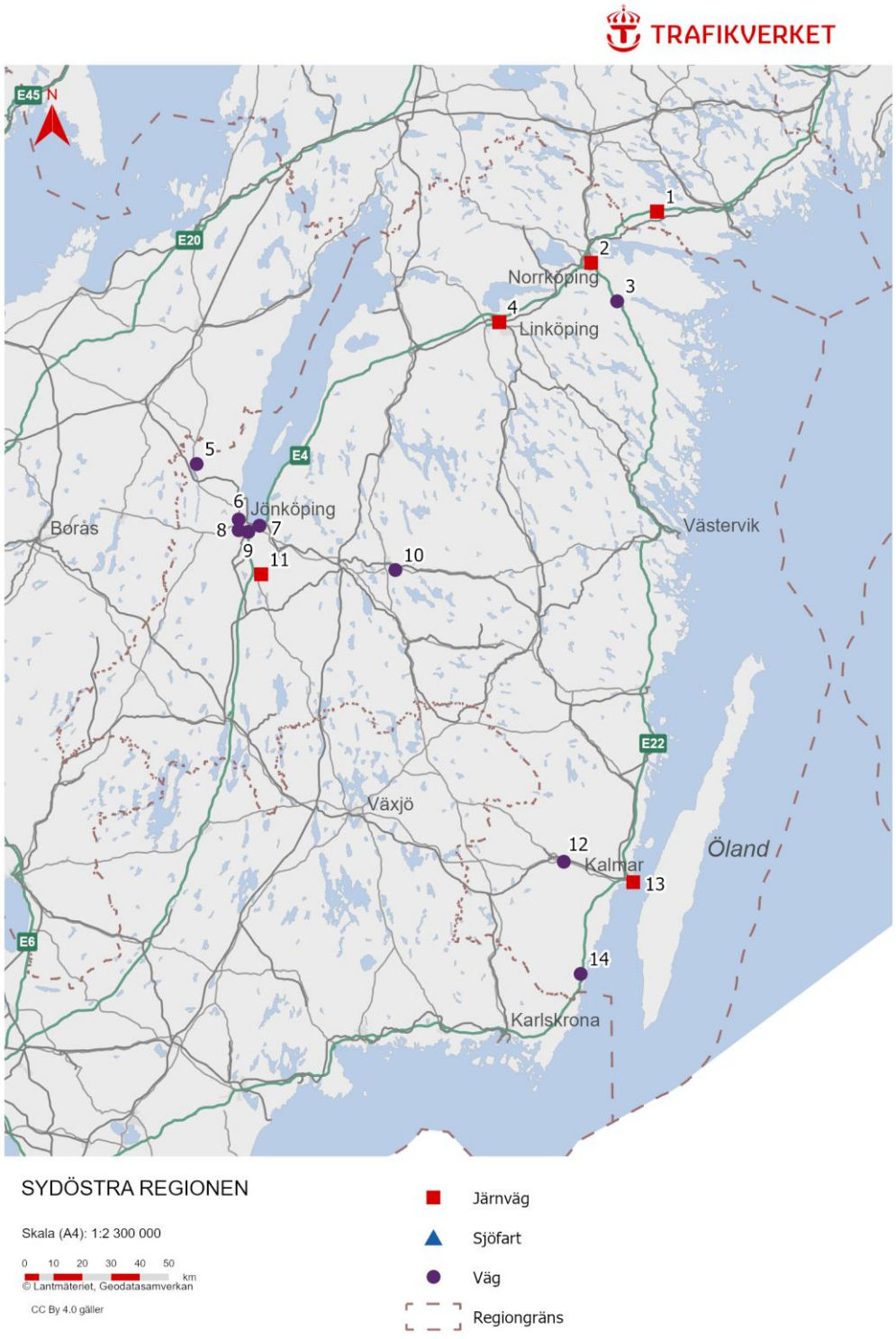
Tabell 18. Ytterligare namngivna objekt i västra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Väg 26 Halmstad–Oskarström, 2+1-väg
Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet
Norge-Vänerbanan, Kornsjö–Skälebol, högre kapacitet
Västra stambanan, Sävenäs personbangård, omloppsnära uppställningsspår
E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl. framtidssäkring
Väg 25 Halmstad–Simlångsdalen, 2+1
Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar

8.5 Sydöstra regionen

I Figur 37 visas sydöstra regionen som består av Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i tabellen nedan.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel pågår arbetet med Ostlänken mellan Järna och Linköping under hela planperioden. Dessutom sker upprustning och elektrifiering av järnvägen mellan Jönköping/Nässjö och Värnamo samt utveckling av Kalmar C. På väg genomförs förbättringar på E22, väg 25, väg 26 och väg 40.



Figur 37. Namngivna investeringar i sydöstra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 19. Namngivna investeringar i sydöstra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2 (pågående)
2	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv. (ny)
3	E22 Förbi Söderköping (pågående)
4	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv. (ny)
5	Rv 26 Mullsjö–Slättäng, delen Mullsjö-Mon
6	Rv 26 Hedenstorp–Månseryd
7	E4 Trafikplats Ekhagen (ny)
8	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp (ny)
9	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält
10	Rv 40 förbi Eksjö
11	Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hast
12	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten
13	Kalmar C, spår och plattformar (ny)
14	E22 Förbi Bergkvara

I Tabell 20 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 20. Ytterligare namngivna objekt i sydöstra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Boxholm nedspår, förbigångsspår *(ingår i kapacitetspaket 1 för Södra stambanan – se* Tabell 22 *för södra regionen nedan)*
Rv 26 Smålandsstenar–Isberga

8.6 Södra regionen

I Figur 38 visas södra regionen som består av Kronobergs län, Blekinge län och Skåne län. Siffrorna på kartan motsvarar de namngivna objekt som listas i Tabell 21.

Sammanfattningsvis innebär förslagen till investeringar ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer utbyggnad av nya spår att påbörjas mellan Lund och Hässleholm. Ambitionen är att tidigarelägga och påbörja utbyggnad av en deletapp så snart förutsättningarna för det är på plats, vilket

kommer att hanteras i kommande byggstartsrapporteringar. På Södra stambanan norr om Hässleholm genomförs också kapacitetsökande åtgärder i form av förbigångsspår och triangelspår. På sträckan Älmhult–Olofström–Karlshamn byggs Sydostlänken som innebär både upprustning, elektrifiering och ny bana. För Västkustbanan ingår kapacitetsåtgärder söder om Helsingborg C och fortsatt utredning av sträckan norrut till Maria. På Ystadbanan ingår en dubbelspårssträcka för att skapa ökad kapacitet och robusthet i tågsystemet. I vägsystemet sker ett stort antal åtgärder för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet i de övergripande stråken, bland annat förbättringar på E22 och additionskörfält på E6 utanför Malmö.



Figur 38. Namngivna investeringar i södra regionen under planperioden. Se tabell nedan för objektens namn.

Tabell 21. Namngivna investeringar i södra regionen under planperioden.

Etikett	Objektnamn
1	Alvesta, triangelspår
2	Rv 25 Österleden i Växjö (pågående)
3	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
4	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana
5	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning
6	E22 Björketorp (Ronneby Ö)–Nättraby
7	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
8	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
9	Maria–Helsingborg C - utredning
10	Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (ny)
11	E4 Trafikplats Ättekulla (ny)
12	Hässleholm–Lund, två nya spår
13	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder (ny)
14	Teckomatorp–Kävlinge, mötesspår
15	E22 Trafikplats Ideon (pågående)
16	E22 Trafikplats Lund S (pågående)
17	E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält (ny)
18	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58
19	Malmö bangård, planskild spårkorsning
20	Malmö C, fler plattformsspår
21	Malmö C–Östervärn, dubbelspår
22	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (pågående)
23	E65 Svedala–Börringe
24	Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår (ny)

I Tabell 22 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 22. Ytterligare namngivna objekt i södra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats
Älmhults bangård, kapacitet
Kapacitetspaket 1 för Södra stambanan:
Mölleryd (Alvesta–Hässleholm), förbigångsspår
Grevaryd (Nässjö–Alvesta), förbigångsspår
Boxholm nedspår, förbigångsspår *(sydöstra regionen)*
Kapacitetspaket 2 för Södra stambanan:
Blädinge (Alvesta–Hässleholm), förbigångsspår
Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta), förbigångsspår

8.7 Sverigeförhandlingens objekt

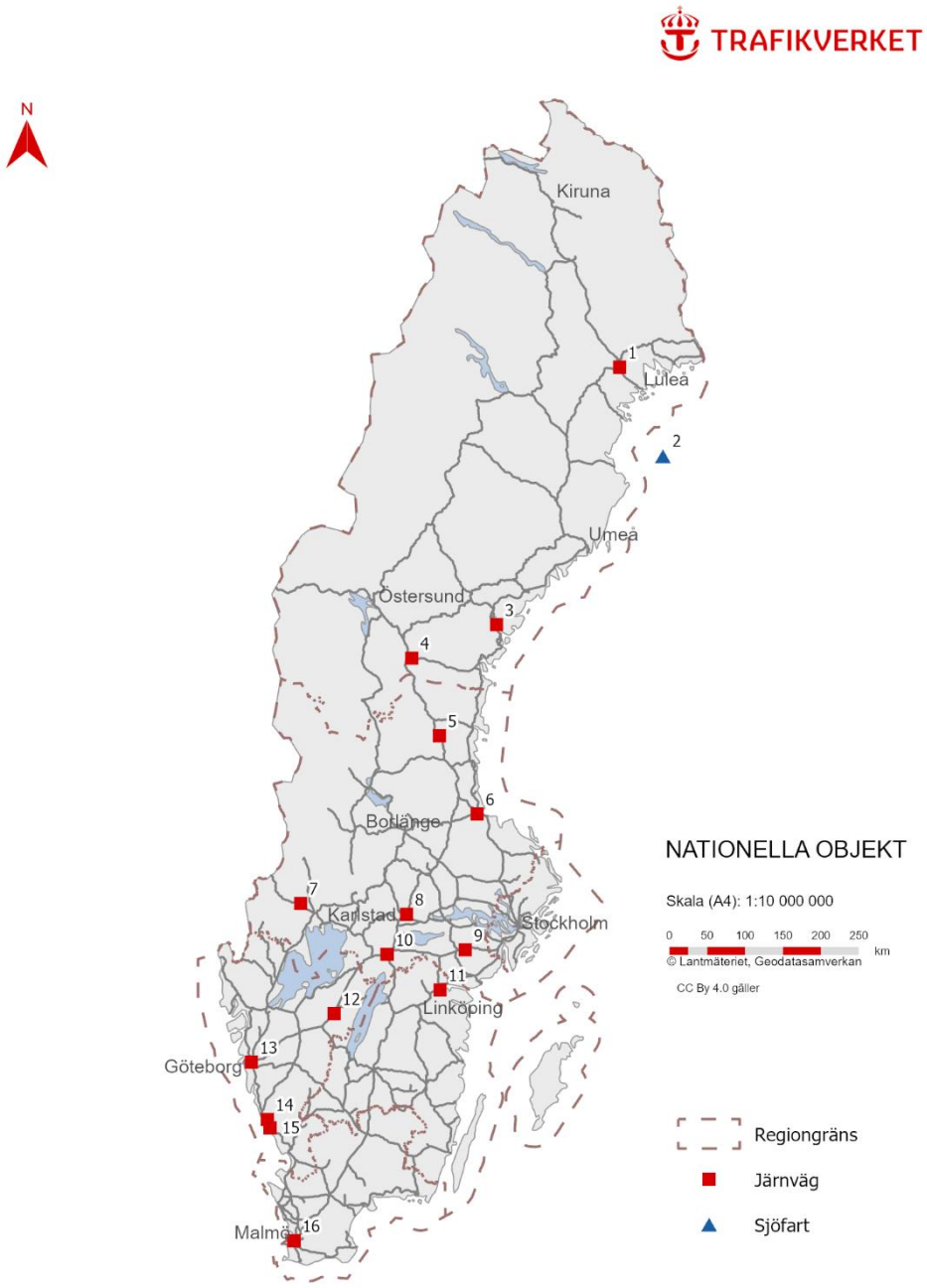
I Tabell 23 listas de namngivna investeringar som ingår i Sverigeförhandlingens fem storstadspaket som syftar till att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg.

Tabell 23. Namngivna investeringar från Sverigeförhandlingen under planperioden.

Objektnamn
Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer
Hagalund, tunnelbanestation (pågående)
Stockholm, cykelobjekt (pågående)
Älvsjö–Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer (pågående)
Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik
Göteborg, Citybuss Backastråket (pågående)
Göteborg, Spårväg och citybuss Brunnsbo–Linné (Norra Älvstranden, centrala delen) (pågående)
Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen) (pågående)
Göteborg cykelobjekt (pågående)
Helsingborg, kollektivtrafik (pågående)
Helsingborg cykelobjekt (pågående)
Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage) (pågående)
Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2
Malmö cykelobjekt (pågående)
Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar) (pågående)

8.8 Hela landet

I planförslaget ingår ett antal objekt av regionöverskridande karaktär. Det handlar bland annat om åtgärder för långa godståg (LTS), utveckling av signalsystemet, optofibernät och isbrytare. Objekten återfinns i Tabell 24. Figur 39 visar en karta över hela landet som anger ungefärliga placeringar för de objekt där detta är relevant.



Figur 39. Namngivna regionöverskridande investeringar under planperioden.

Tabell 24. Namngivna regionöverskridande investeringar under planperioden. Objekt utan etikett har ingen tydlig geografi och syns därför inte i kartan ovan.

Etikett	Objektnamn
1	ERTMS, Nord, Malmbanan (pågående)
2	Sjöfartsverkets isbrytarflotta
3	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
4	ERTMS, TC Boden Ånge
5	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
6	ERTMS, TC Stockholm Gävle
7	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
8	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg
9	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg
10	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg (pågående)
11	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping (pågående)
12	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg
13	ERTMS, TC Göteborg
14	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
15	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered–Lund (ny)
16	ERTMS, TC Malmö (pågående)
--	ERTMS utveckling (pågående)
--	Fjärrstyrning av järnväg (pågående)
--	Kraftförsörjning (pågående)
--	Nationellt tågledningssystem (pågående)
--	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering (pågående)
--	Teletransmissionsanläggning (pågående)
--	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel (pågående)
--	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem) (pågående)
--	ERTMS vidareutveckling
--	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)

I Tabell 25 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 25. Ytterligare namngivna regionöverskridande objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Objektnamn
Sjöfartsverkets isbrytarflotta, två nya

Tredje delen: Effekter

Vad kommer planen att leda till? I den här delen kan du läsa om planförslagets effekter.



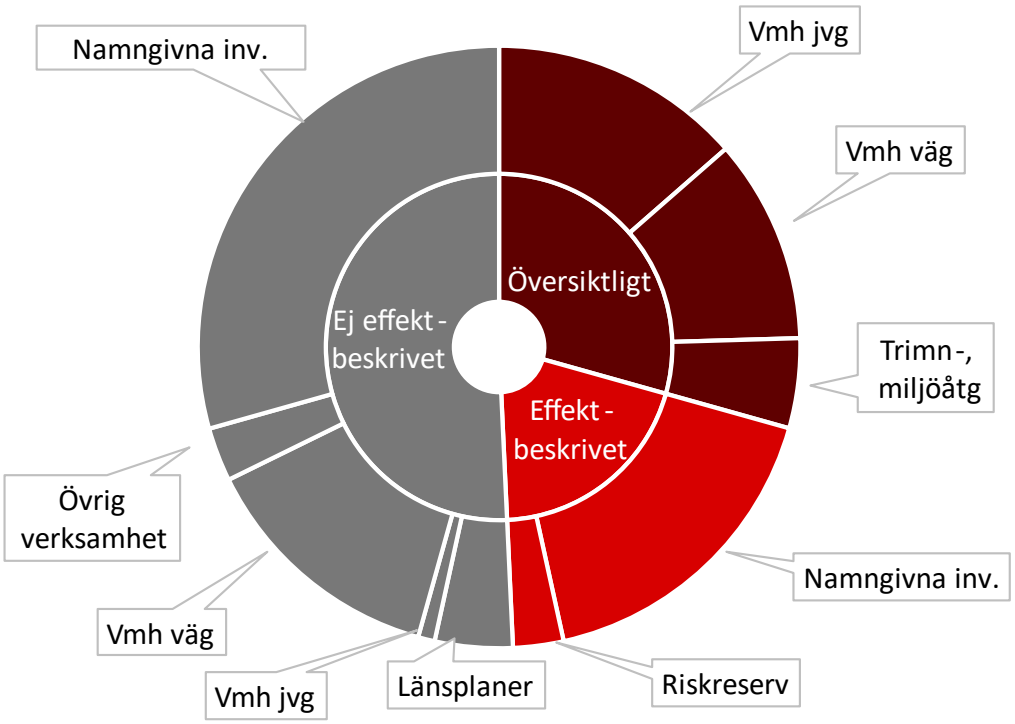
9 Planförslagets effekter

I direktivet anges att Trafikverket ska redovisa i vilken utsträckning åtgärderna bidrar till att de transportpolitiska målen nås och vilka målkonflikter som uppstår. Detta kapitel svarar på detta genom att effekterna av planförslaget beskrivs.

Kapitlet inleds med ett avsnitt (9.1) om metoden för rangordning av namngivna investeringar samt hantering av osäkerheter i underlagen. I avsnitt 9.2 beskrivs planförslagets bidrag till det övergripande transportpolitiska målet, och avsnitt 9.3 respektive 9.4 bidragen till funktions- samt hänsynsmålet. Analyser av målkonflikter och -synergier redovisas i avsnitt 9.5. I avsnitt 9.6 beskrivs konsekvenserna av att vissa namngivna objekt omprövats. De tre sista avsnitten är en fördjupning av planförslagets effekter avseende TEN-T-förordningen (9.7), totalförsvaret (9.8) samt en beskrivning av hur effekterna fördelar sig per transportflöde på järnväg (9.9).

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 beskrivs effekterna mer övergripande. Det finns även delar av planförslaget som inte alls ingår i effektbeskrivningen i 9.1–9.6 såsom redan pågående investeringar, övrig verksamhet (exempelvis räntor och återbetalning av lån, forskning och innovation) och bidrag till länsplanerna.

Figur 40 sammanfattar vad som ingår och inte ingår i effektbeskrivningen samt på vilket sätt. Effektbeskrivningarna omfattar alltså enbart den röda delen av diagrammet, medräknat investeringskostnader efter planperioden.



Figur 40. Tårtbitarna motsvarar respektive plandels totala kostnad; för namngivna investeringar ingår även kostnader efter planperioden.

Vidmakthållande omfattar underhåll och reinvesteringar av det statliga väg- och järnvägssystemet, och uppgår till 354 respektive 210 miljarder kronor. Effekterna av att vidmakthålla järnvägssystemet beskrivs översiktligt. För väg beskrivs effekterna för belagd väg, byggnadsverk samt bärighetssatsningar översiktligt (de utgör ungefär 45 procent av anslaget för vidmakthållande väg) medan övriga delar inte varit möjliga att effektbeskriva. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om vidmakthållande väg (Trafikverket 2025:113) respektive järnväg (Trafikverket 2025:112).

Trimnings- och miljöåtgärder (70 miljarder kronor) avser mindre infrastrukturinvesteringar med en kostnad som inte överstiger 150 miljoner kronor och som inte specificeras i detalj i planförslaget. Eftersom det inte är specificerat vilka åtgärder som kommer att genomföras för dessa medel beskrivs effekterna översiktligt. En utförligare beskrivning finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder (Trafikverket 2025:114).

Namngivna investeringar[26] är infrastrukturinvesteringar med en kostnad över 150 miljoner kronor. Effektbeskrivningen omfattar samtliga investeringar som påbörjas under planperioden och vars effekter beskrivits i en samlad effektbedömning, även om investeringarna inte hinner färdigställas under planperioden. Objekt som är

[26] Samlade effektbedömningar för förslaget till nationell plan 2026-2037 finns tillgängligt på https://bransch.trafikverket.se/samhallsekonomisktunderlagtillnationellplan2026-2037.

pågående eller som före 2025 har föreslagits för byggstart ingår inte i effektbeskrivningen då det i regel saknas samlade effektbedömningar för dessa objekt. Det finns även andra objekt där det saknas samlade effektbedömningar, exempelvis isbrytare, objekt med 100 procent medfinansiering, objekt kopplade till Sverigeförhandlingen samt ERTMS och relaterade järnvägstekniska system.

9.1 Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys och rangordning av investeringar

Samhällsekonomi handlar om att väga samhällsnyttor mot samhällskostnader

En samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys beskriver och väger samman alla konsekvenser som en åtgärd medför, både positiva och negativa. Så långt det är möjligt kvantifieras olika effekter, men ofta måste man även göra kvalitativa bedömningar som också vägs in i den samlade analysen. Eftersom samhället har begränsade resurser behöver vi prioritera hur resurserna ska användas för att skapa så mycket samhällsnytta som möjligt. För att åstadkomma detta används samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys, som är en metod för att rangordna objekt och därigenom möjliggöra en prioritering i enlighet med det övergripande transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet. Om de samlade positiva effekterna av en åtgärd är större än de samlade negativa effekterna bedöms åtgärden vara samhällsekonomiskt lönsam. Att genomföra samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder bidrar till samhällsekonomisk effektivitet: mer samhällsnytta skapas för samma mängd resurser.

Vilka de viktigaste effekterna av en åtgärd är beror på typen av åtgärd. Till de största effekterna av infrastrukturåtgärder hör vanligen tillgänglighetseffekter (till exempel i form av kortare restider, färre förseningar eller högre bärighet) och trafiksäkerhetseffekter samt kostnader för investering och underhåll av infrastrukturen. Dessa effekter kan oftast kvantifieras, men det finns också svårkvantifierade effekter som till exempel påverkan på växt- och djurliv, forn- och kulturlämningar och vattenkvalitet. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys ska dock alla effekter vägas in, såväl kvantifierade som ej kvantifierade. Det innebär att analysen oftast innehåller både beräkningar (till exempel av effekter på tillgänglighet, trafiksäkerhet och utsläpp) och bedömningar (till exempel av effekter på natur- och kulturmiljö).

De beräknade effekterna sammanfattas ofta i en så kallad nettonuvärdeskvot, som är kvoten mellan nuvärdet av alla effekter och de offentliga utgifterna för åtgärden. Den visar alltså hur mycket nettosamhällsnytta som skapas per krona som satsas av de offentliga medlen. Genom att välja åtgärderna med högst nettonuvärdeskvot, så långt de tillgängliga medlen räcker, så maximeras den totala samhällsnytta som går

att uppnå. Den beräknade nettonuvärdeskvoten kan dock behöva justeras för att även ta hänsyn till ej kvantifierade effekter. Detta har gjorts i arbetet med planförslaget, vilket beskrivs närmare nedan.

Det har länge pågått en diskussion kring huruvida alla nyttoeffekter av en åtgärd verkligen fångas i befintliga samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser inom transportsektorn, eller om det kan finnas stora indirekta effekter som inte fångas[27]. Indirekta effekter är effekter som uppstår på andra marknader än transportmarknaden, det kan exempelvis vara stordriftsfördelar eller frigörande av mark som möjliggör exploatering.

I allmänhet är indirekta effekter sannolikt försumbara men i särskilda fall, för stora infrastrukturåtgärder som ger stora och värdefulla direkta effekter, kan det uppstå betydande effekter på andra marknader såsom arbetsmarknader med betydande andel arbetspendlare eller inom varu-/tjänsteproduktion som i mycket hög grad är transportberoende. Det finns dock stor risk för dubbelräkning eftersom indirekta effekter helt eller delvis redan ingår i resenärseffekterna. Exempelvis kan restidsvinster som ligger i resenärseffekterna bytas mot ett bättre och billigare boende eller ett jobb med högre lön och längre restid. I dessa fall handlar det om att effekten av en åtgärd tas ut av hushållet på ett annat sätt än vad effektrubriken i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen antyder, men att den samlade nyttan är densamma. I allt väsentligt fångas därför åtgärders huvudsakliga effekter i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna.

Samhällsekonomisk kostnadseffektivitet har varit vägledande

I arbetet med planförslaget har samhällsekonomisk lönsamhet varit vägledande för valet av åtgärder, i enlighet med proposition och direktiv. Principen om att använda medlen så att största möjliga samhällsnytta skapas tillämpas generellt, men i praktiken ser arbetssätten olika ut beroende på typ av åtgärder, eftersom möjligheterna för samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys ser olika ut.

Trafikverkets prioriteringar inom *vidmakthållande* av det statliga väg- och järnvägssystemet utgår från att upprätthålla funktion och tillstånd utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt. I stora delar saknas dock metoder för att beräkna och bedöma samhällsekonomiska effekter på ett systematiskt och transparent sätt.

[27] OECD. (2008). The Wider Economic Benefits of Transport: Macro-, Meso- and Micro-Economic Transport Planning and Investment Tools, OECD.

Börjesson, M., Eliasson, J. och Isacsson, G. (2013), Infrastrukturens påverkan på ekonomisk tillväxt, i Tillväxt- och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning – En litteraturöversikt, Specialstudie nr 37, december 2013, Konjunkturinstitutet.

För *trimnings- och miljöåtgärder* utgår prioriteringarna från de transportpolitiska målen. Inom vissa preciserade områden finns också lagkrav som kan påverka prioriteringarna. Det är först i de årliga budgetarna som detaljplaneringen av åtgärderna genomförs.

För *namngivna investeringar* är möjligheterna till samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys oftast goda, dels eftersom metoderna är väl utvecklade för de flesta typer av åtgärder, dels eftersom åtgärderna är relativt noggrant beskrivna så att deras respektive kostnader och effekter kan beräknas och beskrivas. Uppdaterade och jämförbara samhällsekonomiska analyser har tagits fram både för namngivna investeringsobjekt i gällande plan där byggstartsbeslut inte fattats eller ansökts om och för nya objekt som övervägts i det nya planförslaget (med några undantag, bland annat ERTMS och isbrytare). Dessa har rangordnats efter samhällsekonomisk lönsamhet, med hänsyn till såväl beräknade som ej beräknade effekter. Denna rangordning har använts för att föreslå vilka investeringar som bör tas med i planförslaget, vilket beskrivs närmare nedan.

Ej beslutade investeringar har rangordnats efter samhällsekonomisk effektivitet

Som beskrivits i avsnitt 1.1 har samtliga investeringar prioriterats efter vissa kriterier. I korthet är prioritetsordningen 1) investeringar som redan pågår, eller där byggstartsbeslut fattats eller är under behandling; 2) investeringar som fordras av lagkrav, eller som regeringen redan fattat beslut om på andra sätt; 3) standardhöjande, nödvändiga reinvesteringar; 4) övriga investeringar i gällande plan samt nya kandidater vilka rangordnats efter samhällsekonomisk lönsamhet.

Totalt ingår omkring 160 objekt i den samhällsekonomiska rangordningen. Även objekt där inga effekter beräknats har i de flesta fall rangordnats, då utifrån bedömd lönsamhet i relation till andra objekt. Exempelvis har *E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, (…)* rangordnats i samma härad som andra liknande objekt i regionen som har mycket hög beräknad lönsamhet, detsamma gäller *Kalmar C, spår och plattformar* där liknande objekts lönsamhet varit till hjälp. Vissa genuint svårbedömda objekt har emellertid inte gått att placera in i den samhällsekonomiska rangordningen. Olönsamma objekt har grovt rangordnats i tre grupper; olönsamma 1 där justerad nettonuvärdeskvot ligger mellan -0,1 och -0,5, olönsamma 2 där nettonuvärdeskvoten är mellan -0,5 och -1 samt olönsamma 3 där objekt med en nettonuvärdeskvot <-1 rangordnas.

Först rangordnas objekten utifrån beräknad samhällsekonomisk kostnadseffektivitet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning justeras sedan för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade, modellberäknade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader, samt systemeffekter. Systemeffekter avser samband mellan två eller

fler objekt i exempelvis ett stråk. Den samhällsekonomiska nyttan av objekten tillsammans kan vara större (eller mindre) än summan av de nyttor som objekten ger var för sig. Hänsyn tas även till hur robust lönsamhetsbedömningen, som görs i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen, är. Det kan även finnas objekts-specifika osäkerheter som påverkar objektens lönsamhet. I vissa fall görs det då objektsspecifika känslighetsanalyser för att belysa en särskild osäkerhet, det kan exempelvis handla om att trafikutvecklingen är särskilt beroende av en exploatering som det finns osäkerheter kring. Sådana objektsspecifika osäkerheter har beaktats i arbetet med den samhällsekonomiska rangordningen.

I den samhällsekonomiska rangordningen kan således objekt med stora ej beräknade effekter eller systemeffekter placera sig ovanför objekt med en högre beräknad nettonuvärdeskvot. Det innebär också att ett paket av åtgärder som tillsammans har positiva systemeffekter kan rangordnas högre än vad de gör som enskilda objekt.

I Tabell 26 visas, som en illustration av metoden, ett utdrag ur den samhällsekonomiska rangordningen. Hela rangordningen finns presenterad i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A. Som framgår av tabellen kan positiva ej beräknade effekter göra att objekt får en högre placering i rangordningen. Det kan exempelvis vara effekter avseende försening eller minskat buller. Det finns också vissa åtgärder där effekterna bedöms fångas väl i de beräknade effekterna, och dessa justeras inte. Här ser vi också ett objekt utan beräknade effekter, *E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, (..)*, som rangordnats högt i den samhällsekonomiska rangordningen, och det beror på att liknande åtgärder i regionen har hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Tabell 26. Samhällsekonomisk rangordning.

Objektsnamn	Sammanvägd lönsamhet	NNK	Justering	Motivering samhällsekonomi	Samhälls-ekonomisk rangordning
Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering	*Robust lönsam*	*11,6*	↑	Positiva ej beräknade effekter i form av minskade förseningar. Ger möjlighet att öka trafiken tillsammans med Ostkustbanan, fyrspår (…) och Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm.	1
E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	*Robust lönsam*	*11,6*	0	-	2
Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	*Lönsam*	*10,5*	↑	Åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet är beroende av att hela Norrbotniabanan byggs, därav inte bedömd som robust lönsam. Positiv	3

				ej beräknad effekt avseende möjlighet till omledning bedöms vara betydande.	
Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet	*Robust lönsam*	*7,7*	↑	Positiva ej beräknade effekter framförallt avseende restidsosäkerhet och trafiksäkerhet.	4
Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	*Robust lönsam*	*6,0*	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskad störningskänslighet för persontrafiken samt smidigare tågbyten för persontransportföretag.	5
Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	*Lönsam*	*3,1*	↑	Positiv ej beräknad effekt, ombyggnaden möjliggör att köra större fartyg (skalfördelar).	6
Markarydsbanan/Knäred mötesspår	*Lönsam*	*3,5*	0	Viss risk för överskattade nyttor kopplad till osäkerhet i JA och positiva ej beräknade effekter avseende förbättrade omledningsmöjligheter samt buller- och trafiksäkerhetsåtgärder gör att objektet inte justeras.	7
E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	*Lönsam - endast bedömd*	-	-	Åtgärden ger stora restidsvinster samt ett mer robust system med mer tillförlitliga restider. Liknande objekt i regionen har mycket hög lönsamhet.	8
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	*Robust lönsam*	*2,6*	0	-	9
E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	*Robust lönsam*	*2,4*	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskat buller samt minskad störningskänslighet på E4 och Rv 40 genom Jönköpings tätort då risken för mindre incidenter minskar.	10

Utifrån den nya justerade rangordningen har en uppskattning av värdet av ej beräknade effekter och systemeffekter härletts, det vill säga justerade nyttor och nettonuvärdeskvoter har beräknats fram implicit för dessa objekt. Justerade nyttor och nettonuvärdeskvoter, som inkluderar en värdering av kvaliteten i de beräknade effekterna och en uppskattning av ej beräknade effekter och systemeffekter, används i de effektbeskrivningar som återges nedan.

Ej beräknade effekter och systemeffekter har vägts in i rangordningen

Den samhällsekonomiska rangordningen vilar alltså på en sammanvägning av beräknade och bedömda effekter. Genom att gå igenom alla objekt och jämföra objekt mot varandra har bedömningar ensats och kvalitetssäkrats. Totalt har cirka 160 objekt rangordnats i den samhällsekonomiska rangordningen. För tio objekt (exklusive objekt med nettonuvärdeskvot<-1) har nyttorna justerats med mer än 50 procent. Det är framförallt järnvägsobjekt men även ett vägobjekt. Exempelvis påverkas objektet *Rv 26 Hedenstorp–Månseryd* av exploateringar som planeras i området och en objektsspecifik känslighetsanalys med exploateringarna visar på en nettonuvärdeskvot på 2,5, medan huvudanalysen har en nettonuvärdeskvot på -0,27. Objektets lönsamhet bedöms troligtvis ligga någonstans mellan dessa nettonuvärdeskvoter och objektet har därför rangordnats utifrån det. Bland dessa tio objekt finns även ett annat objekt, *Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet*, där den objektsspecifika känslighetsanalysen vägt in och påverkat rangordningen.

I arbetet har det gjorts fyra systemanalyser där paket av åtgärder som tillsammans kan ha stora positiva effekter analyserats. Analyserna visar på varierande resultat. Systemanalyserna för Malmbanan samt två analyser av längre, tyngre och större tåg visar på hög samhällsekonomisk lönsamhet, medan systemanalysen för Ostkustbanan Gävle–Härnösand visar på robust olönsamhet. Sedan finns det vissa andra objekt där systemeffekter faller ut i objektets samlade effektbedömning, exempelvis *Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga* där nyttorna är beroende av utbyggnaden av Norrbotniabanan som i analysen finns med i jämförelsealternativet. Dessa systemanalyser har använts i arbetet med rangordningen och i följande effektbeskrivning av planförslaget.

De flesta objekten med stora justeringar har justerats på grund av systemeffekter. Exempelvis är *Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation* och *Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning* de objekt som fått störst påslag på nyttan i den justerade rangordningen. Detta beror på att de har rangordnats utifrån systemanalysens nettonuvärdeskvot på 1,43 och inte de enskilda objektens nettonuvärdeskvoter, som är -0,83 respektive -0,57. Dessa två objekt är också de som flyttat flest antal placeringar, där Murjek har rangordnats nästan 100 placeringar högre i den justerade samhällsekonomiska rangordningen. Även *Norge-Vänerbanan Kil–Skälebol mötesspår* har ett relativt stort påslag på grund av systemanalysen. Övriga objekt med stora justeringar bedöms ha betydande ej beräknade effekter, framförallt kopplat till tillgänglighet, och har därför justerats uppåt i rangordningen. Det gäller *Göteborg–Alingsås högre kapacitet etapp Olskroken–Partille*, *Göteborg–Alingsås högre kapacitet hela sträckan*, *Malmbanan Rautas–Bergfors dubbelspår* och *Norge-Vänerbanan Kornsjö–Skälebol högre kapacitet*.

Det finns även objekt som har negativa justeringar. De största procentuella negativa justeringarna beror framförallt på effekter på natur- och kulturmiljö. Av objekten som justerats ner i rangordningen är det *Befintliga banor hastighetshöjning 250 km/h Stockholm–Umeå*, *E4 Kongberget–Gnarp* och *Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta) förbigångsspår* som alla justerats omkring 30 platser lägre än nettonuvärdeskvoten indikerar. Dessa har justerats ner med olika motiveringar: *Befintliga banor hastighetshöjning 250 km/h Stockholm–Umeå* har särskilt osäker kostnadsuppskattning, *E4 Kongberget–Gnarp* har negativa ej beräknade effekter och *Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta)* har rangordnats tillsammans med *Blädinge (Alvesta–Hässleholm) förbigångsspår* och *Boxholm nedspår förbigångsspår för gods* där de tillsammans rangordnats högre än deras genomsnittliga nettonuvärdeskvot på grund av positiva systemeffekter.

Andra överväganden än samhällsekonomisk nytta har också vägts in

Det slutliga planförslaget vilar inte enbart på den samhällsekonomiska rangordningen. Hänsyn har även tagits till vissa aspekter som bedömts vara relevanta utifrån proposition och direktiv. För att ge transparens hanteras dessa som avvikelser från den samhällsekonomiska rangordningen. Aktuella motiv är bland annat bidrag till TEN-T-krav, kopplingar till grannländer, totalförsvarets behov samt om ett objekt är en förutsättning för objekt i befintlig plan. Hänsyn har även tagits till industrins konkurrenskraft och konnektiviteten mellan de fyra trafikslagen.

I Tabell 27 visas den samhällsekonomiska rangordningen för nya objekt och den slutliga rangordningen där andra överväganden vägts in. De två bästa objekten ur ett samhällsekonomiskt perspektiv hamnar högt även i den slutliga rangordningen, men här ser man att andra överväganden också vägts in. Exempelvis ligger två olönsamma objekt högt i rangordningen, *Knivsta plankorsning* har prioriterats högt på grund av dess koppling till *Ostkustbanan fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)*.

Tabell 27. Rangordning för nya objekt inklusive andra överväganden än samhällsekonomisk lönsamhet (SE rangordning betyder samhällsekonomisk rangordning av de nya objekten).

Objektsnamn	SE rang-ordning	Andra överväg-anden	Grund för prioritering	Slutlig rang-ordning
E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	2	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	1
Knivsta plankorsning	Olönsam 2	↑↑	Objektet är nödvändigt för ett ändamålsenligt genomförande av det avtalsbundna objektet Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) (JO1807).	2
Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård	Olönsam 2	↑↑	Förbättrade möjligheter för uppställning och service för persontåg, vilket skapar nyttor i sig samt ger förutsättningar för en framtida större ombyggnad av Stockholm C.	3
Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering	1	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	4
Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille	7	↑↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav och industrins konkurrenskraft. Objektet förbättrar kopplingen till Göteborgs hamn.	5
E4 Trafikplats Ekhagen	4	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	6
E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält	5	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	7
Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår	8	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	8
E4 Trafikplats Ättekulla	6	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	9
Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken	9	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	10

Avvikelser från den samhällsekonomiska rangordningen minskar den samhälls-ekonomiska effektiviteten, där stora avvikelser har större negativ påverkan på samhällsekonomisk effektivitet än små. I underlagsrapporten om investeringar (TRV 2025:115), bilaga A, återfinns den slutliga rangordningen inklusive motiveringar till varför den i vissa fall avviker från den samhällsekonomiska rangordningen.

Den samhällsekonomiska rangordningen är robust för osäkerheter

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa hur osäkerheter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder.

Det finns givetvis osäkerheter i såväl beräknade som bedömda effekter. De beräknade effekterna påverkas bland annat av osäkerheter i objektens beräknade kostnader, trafikprognoser, effektberäkningar, värderingar av olika nyttor samt de övergripande kalkylförutsättningar som används i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna. Eftersom den samhällsekonomiska rangordningen utgör grunden för prioriteringen av investeringar så är det en viktig fråga hur robust denna rangordning är för osäkerheter.

Flera av osäkerheterna ovan påverkar inte rangordningen av objekt i någon större utsträckning, eftersom alla objekt påverkas i stort sett likadant av vissa osäkra variabler. Den samhällsekonomiska rangordningen tenderar därför att vara mer robust än den absoluta samhällsekonomiska lönsamheten. Huruvida ett objekt hamnar över eller under gränsen för lönsamhet påverkas (i viss usträckning) av övergripande och i viss mån osäkra kalkylparametrar som diskonterings- och livslängdsantaganden samt makrovariabler som ekonomisk tillväxt och befolkningstillväxt. Rangordningen, däremot, är betydligt mer robust för sådana osäkerheter.

Rangordningen kan påverkas bland annat av osäkerheter i hur olika effekter ska värderas relativt varandra, hur transportefterfrågan med olika trafikslag utvecklas relativt varandra, och hur olika effekter beräknas (till exempel beror beräkningarna av utsläpps- och trafiksäkerhetseffekter på antaganden om framtida fordonsegenskaper). Det har visat sig i forskning[28] att den samhällsekonomiska rangordningen oftast är robust även för denna typ av osäkerheter, eftersom dessa osäkerheter vanligen är relativt små jämfört med variationen i samhällsekonomisk lönsamhet mellan olika objekt.

Generella osäkerheter kring trafikutveckling och särskilt viktiga kalkylvärden hanteras i känslighetsanalyser som tas fram i respektive objekts samlade effektbedömning. Känslighetsanalyserna inkluderar högre investeringskostnad[29], +/- 20 procent för transportflöden i prognosår 1 (2045), enhetligt åktidsvärde för privata resor, +/- 25 procent för värdering av trafiksäkerhet, 40 procent högre värdering av

[28] Se t.ex. Eliasson et al. (2020) The impact of land use effects in infrastructure appraisal. Transportation Research A 141; Asplund och Eliasson (2016), Does uncertainty make cost-benefit analyses pointless? Transportation Research A 92.; Börjesson et al. (2014) Is CBA ranking of transport investments robust? Journal of Transport Economics and Policy 48. Se också känslighetsanalyser i förra planförslaget, Trafikverket (2021:186).

[29] Investeringskostnaden justeras med ett påslag om 40% om åtgärden analyseras i ett tidigt skede och 30% om analysen sker i sent skede. I kontexten av samlad effektbedömning definieras sent skede av ”Samrådshandling inför granskning”.

klimatrelaterade effekter samt +/- 50 procent för värdering av luftföroreningar. Resultaten från känslighetsanalyserna vägs in i objektets sammanvägda bedömning[30] och påverkar om ett objekt bedöms som *Robust lönsamt/olönsamt*.

Tabell 28 visar hur dessa osäkerheter påverkar den samhällsekonomiska rangordningen av objekten. Resultaten i tabellen utgår från de cirka 160 objekt som ingår i rangordningen och har beräknade effekter som det varit möjligt att känslighetsanalysera. Ej beräknade effekter har kvantifierats genom att justeringarna av rangordningen med avseende på nettonuvärdeskvoterna (med hänsyn till ej beräknade effekter, systemeffekter med mera) har översatts till implicita nyttor. I planen ryms knappt 50 miljarder kronor, vilket motsvarar de 75 högst rankade objekten. Tabellen visar hur många av dessa 75 högst rankade objekt som byts ut i respektive känslighetsanalys[31], det vill säga om trafikflöden eller värderingar av effekter förändras.

[30] ASEK 8.0, www.trafikverket.se/ASEK .

[31] Ett alternativt sätt att undersöka samma sak hade varit att se vilka objekt som ryms inom en given budget, i stället för att undersöka de 75 högst rankade objekten. Det har dock nackdelen att man måste hantera att objekt bara delvis ryms inom budget i vissa scenarier, vilket försvårar jämförbarheten och presentationen. Vi har dock undersökt även denna beräkning, och slutsatserna påverkas inte.

Tabell 28. Förändringar i 75 högst rankade objekt vid ändrade trafikflöden, effekter m.m.

		Väg	Järnväg	Sjöfart
Topp 75 objekt	Antal objekt	27	46	2
	Andel av budget	*51%*	*45%*	*3%*
+20% vägtrafik	Antal objekt	+1	-1	0
	Andel av budget	*+1%*	*-1%*	*0%*
+20% järnvägsresor/-transporter	Antal objekt	-2	+2	0
	Andel av budget	*-6%*	*+6%*	*0%*
-20% vägtrafik	Antal objekt	-3	+2	+1
	Andel av budget	*-7%*	*+4%*	*+3%*
-20% järnvägsresor/-transporter	Antal objekt	+3	-4	+1
	Andel av budget	*+1%*	*-4%*	*+3%*
+25% trafik-säkerhetseffekter	Antal objekt	+3	-3	0
	Andel av budget	*+2%*	*-2%*	*0*
+50% hälsopåverkande utsläpp	Antal objekt	0	0	0
	Andel av budget	*0%*	*0%*	*0%*
+40% klimatpåverkande utsläpp	Antal objekt	0	0	0
	Andel av budget	*0%*	*0%*	*0%*

De fyra första känslighetsanalyserna avser generell osäkerhet i väg- respektive järnvägstrafik (personresande och godstransporter sammanslaget). Osäkerhets-intervallen ±20 procent avser trafiken år 2045, och är stora. Som jämförelse prognoseras[32] tågresandet öka med 47 procent och personbilsresandet med 26 procent under perioden 2019–2045. Osäkerheten i framtida res- och transport-flöden kan också tolkas som effekten av en rad andra osäkerheter som alla påverkar dessa flöden, till exempel osäkerheter i framtida transportkostnader. Trots att

[32] Trafikverkets resandeprognoser har generellt sett överensstämt relativt väl med den observerade utvecklingen, med vissa reservationer, fram till pandemin – se analyser i Trafikverkets rapport (2024:108). Det är fortfarande för tidigt för att säkert veta hur stora de långsiktiga effekterna av pandemin blir på tågresandet – resandet är än så länge lägre än före pandemin för såväl kortväga som långväga tågresande.

osäkerhetsintervallen alltså är tämligen rejält tilltagna är förändringarna av de 75 högst rankade objekten relativt liten. Som mest ändras fyra objekt.

I ett sent skede av arbetet med åtgärdsplaneringen upptäcktes ett fel i prognos-modellen Sampers. Analyser av hur detta påverkar rangordningen har gjorts och slutsatsen är att rangordningen är robust och att felets påverkan är marginell. Felet påverkar antalet personresor, där långväga resor med bil underskattats och resor med järnväg överskattats. Endast ett vägobjekt bedöms påverkas av prognosfelet, och det har därför justerats direkt i den samhällsekonomiska rangordningen. För att analysera hur överskattningen av järnvägsresandet påverkar rangordningen har en känslighetsanalys av den samhällsekonomiska rangordningen tagits fram. I denna känslighetsanalys utgår rangordningen för järnvägsobjekten från 20 procent lägre transportflöden. För objekt som till stor del används för långväga resor bedöms denna känslighetsanalys ge en bättre bild av nyttorna än huvudanalysen, men som resultaten visar påverkas den samhällsekonomiska rangordningen inte i särskilt stor utsträckning.

I de tre nästföljande känslighetsanalyserna har de relativa vikterna för trafik-säkerhets-, utsläpps- och klimateffekter ökats med 25 procent, 50 procent respektive 40 procent. Dessa känslighetsanalyser kan antingen tolkas som att man lägger mer vikt vid dessa effekter än i huvudkalkylen eller som att själva åtgärdseffekten är större än vad man räknat med. Om det till exempel visar sig att framtida fordon har högre utsläpp per kilometer än vad som antas i huvudkalkylen kommer (positiva eller negativa) utsläppseffekter att bli större än i huvudkalkylen, vilket belyses av denna känslighetsanalys.

Ingen av utsläppskänslighetsanalyserna innebär några förändringar av vilka objekt som är de 75 högst rankade, och endast mindre förändringar av rangordningen dem emellan. Detta beror på att infrastrukturinvesteringar generellt har mycket små effekter på utsläpp. En 25 procent högre viktning av trafiksäkerhetseffekter gör att 3 av de 75 objekten byts ut (tre järnvägsobjekt byts ut mot vägobjekt med höga trafiksäkerhetsnyttor). Jämfört med de andra känslighetsanalyserna är denna effekt större. En 25-procentig osäkerhet i värderingen eller beräkningen av trafik-säkerhetseffekterna är inte osannolik, och det ger en visserligen begränsad men ändå märkbar effekt på urvalet av objekt.

9.2 Det övergripande transportpolitiska målet

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 och långsiktigt hållbar transportförsörjning redovisas nedan. En fördelningsanalys av planens effekter redovisas i den kommande samlade effektbedömningen, som redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) den 30 november 2025.

Delar av planen bidrar till samhällsekonomisk effektivitet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning betyder dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet 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 Trafikverkets uppdrag enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Följaktligen är transportsystemets användning inte heller en del av effektbeskrivningen.

Anslagen till *vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar* ökades i infrastrukturpropositionen. Det finns vissa osäkerheter i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna, särskilt kring effektsambandet för analyserna av järnväg, och delar av anslaget för väg kan inte effektberäknas. Givet dessa osäkerheter visar Trafikverkets analyser att ökningen av de delar av anslaget som kunnat effektberäknas är samhällsekonomiskt lönsam. De delar av anslagen som inte har effektbedömts kan inte heller bedömas samhällsekonomiskt. En slutsats när ovanstående osäkerheter observerats är att det finns ett stort utvecklingsbehov vad gäller samhällsekonomiska metoder för underhållsåtgärder för både väg- och järnväg. Detta gäller både effektsamband för kostnader och anläggningens påverkan på tågförseningar. Trafikverket delar regeringens syn att utvecklingsbehovet är angeläget. Trafikverket avser att bygga upp den kompetens som krävs för att det ska vara möjligt att minska osäkerheterna inför nästa revidering av nationell plan.

De samhällsekonomiska beräkningarna av vidmakthållande järnväg ger en nettonuvärdeskvot på drygt 1 vilket tyder på att det är samhällsekonomiskt lönsamt. Det finns dock osäkerheter kring effektsambanden som används för den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Osäkerheten innebär mest troligt en överskattning av nyttorna, så nettonuvärdeskvoten ska tolkas med viss försiktighet. Den sammanvägda bedömningen är, trots osäkerheterna, att det är samhällsekonomiskt lönsamt med det ökade anslaget för vidmakthållande av det statliga järnvägssystemet.

De samhällsekonomiska beräkningarna för underhåll av det statliga vägsystemet avser endast 45 procent av det totala anslaget för vidmakthållande väg, exempelvis saknas metoder för att beräkna åtgärder på sidoområden och belysning.

Beräkningen som berör vägars ojämnhet (IRI) visar en nettonuvärdeskvot på mellan -0,15 och 0,29. Den samhällsekonomiska lönsamheten minskar ju fler rekonstruktionsåtgärder som krävs, men är positiv för alla analyser utom den för större rekonstruktionsbehov som exkluderar komfortnytta. Lönsamheten är

troligtvis underskattad då vissa effektsamband saknas, exempelvis avseende spårdjupseffekter på restid eller trafiksäkerhet.

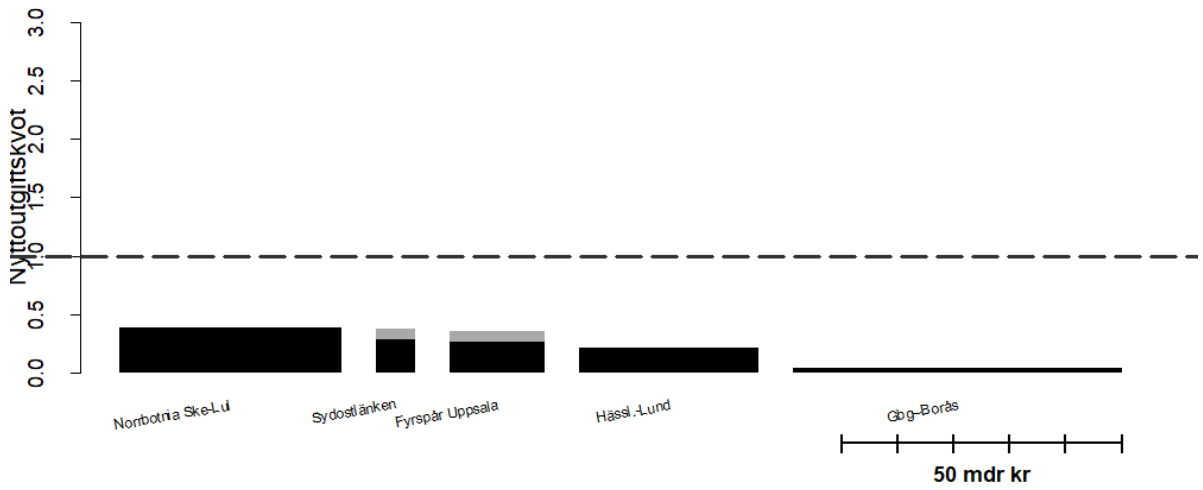
Analyserna av byggnadsverk (broar och tunnlar) på väg visar att den optimala underhållsstrategin sannolikt kan genomföras med föreslagen anslagsnivå, och att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa ännu mer pengar på byggnadsverk. Tidigare analyser av bärighetssatsningar visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon på väg. De visar att satsningen för att möjliggöra tyngre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot på 2,5 och möjliggörande av längre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot över 10, vilket innebär att det är mycket lönsamt.

Anslagen till *trimnings- och miljöåtgärder* bedöms ha hög samhällsekonomisk kostnadseffektivitet baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram[33]. Exempelvis ger åtgärder som innebär hastighetshöjning och kapacitetsökning inom järnvägsnätet generellt stora nyttor. Bulleråtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma redan vid låga trafikflöden. Trimningsåtgärder för att öka trafiksäkerheten inom vägsystemet är generellt mycket lönsamma, exempelvis räffling av vägren och rensat sidoområde. Trafikverket bedömer att det skulle vara samhällsekonomiskt motiverat om dessa anslag ökades ytterligare.

Namngivna investeringar (vars effekter kan kvantifieras) har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,3 och ett nettonuvärde på -57 miljarder kronor. Om man tar hänsyn till de justerade nettonuvärdeskvoterna, där även effekter som inte kunnat beräknas vägs in genom en härledning från den samhällsekonomiska rangordningen, blir den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten fortfarande -0,3 men nettonuvärdet förbättras till -49 miljarder kronor, vilket tyder på att det finns positiva effekter som inte fångas i de beräknade nettonuvärdeskvoterna. Eftersom nettonuvärdeskvoten endast kan beräknas för objekt som har samlade effektbedömningar med kvantifierade effekter, skiljer sig antalet ingående objekt mellan de icke-justerade (endast kvantifierade) och justerade nettonuvärdeskvoterna.

En anledning till den låga lönsamheten är att möjligheten att prioritera utifrån samhällsekonomisk lönsamhet varit begränsad, eftersom det i gällande plan ingår flera olönsamma objekt i prioriteringskategori 2 som av olika skäl inte kunnat omprövas och därför ingår även i förslaget till ny plan, se Figur 41.

[33] https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/ .



Figur 41. Nyttoutgiftskvot för de fem stora olönsamma järnvägsobjekten. Varje stapel i figuren är ett objekt och visar justerade nyttoutgiftskvoter. Höjden på varje stapel är nyttoutgiftskvoten och stapelns bredd är investeringens kostnad. Objekt med en nyttoutgiftskvot <1 (den streckade linjen) har lägre total nytta än kostnad och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma.

Om man skulle lyfta ut de fem stora järnvägsobjekten i förslaget, *Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke*, *Hässleholm-Lund, två nya spår*, *Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg*, *Ostkustbanan fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)* samt *Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana* blir den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för planförslaget 1,0 inklusive de justerade nyttorna och 1,1 med enbart de beräknade nyttorna. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för de fem stora järnvägsobjekten är -0,8 (både inklusive och exklusive justerade nyttor). De övriga järnvägsobjekten i förslaget (exklusive de fem nämnda ovan) har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot inklusive justerad nytta på 1,1 och exklusive justerad nytta på 1,3. Den justerade siffran inkluderar 43 järnvägsobjekt, vilket betyder att det finns många järnvägsobjekt med god lönsamhet i planförslaget. I Tabell 29 visas genomsnittliga nettonuvärdeskvoter. Som tabellen visar är slutsatserna robusta för förändringar i värderingar. Det är framförallt förändringar i transportflöde och kostnader som påverkar den samhällsekonomiska lönsamheten.

Tabell 29. Genomsnittliga nettonuvärdeskvoter för planförslaget.

	Nettonuvärdeskvot	Justerad nettonuvärdeskvot[34]
Huvudanalys	**-0,3**	**-0,3**
varav järnväg	-0,5	-0,5
varav väg	1,2	1,4
varav sjöfart	-0,2	-0,1
Riskreserv inkluderas som investeringskostnad	**-0,4**	**-0,4**
Känslighetsanalyser[35]		
Högre investeringskostnad	-0,6	-
20 procent högre transportflöde i prognosår 1	-0,3	-
20 procent lägre transportflöde i prognosår 1	-0,5	-
Enhetligt åktidsvärde för privata resor	-0,3	-
25 procent högre värdering av trafiksäkerhet	-0,3	-
25 procent lägre värdering av trafiksäkerhet	-0,3	-
40 procent högre värdering av klimatrelaterade effekter	-0,3	-
50 procent högre värdering av luftföroreningar	-0,3	-
50 procent lägre värdering av luftföroreningar	-0,3	-

Spridningen i lönsamhet är stor

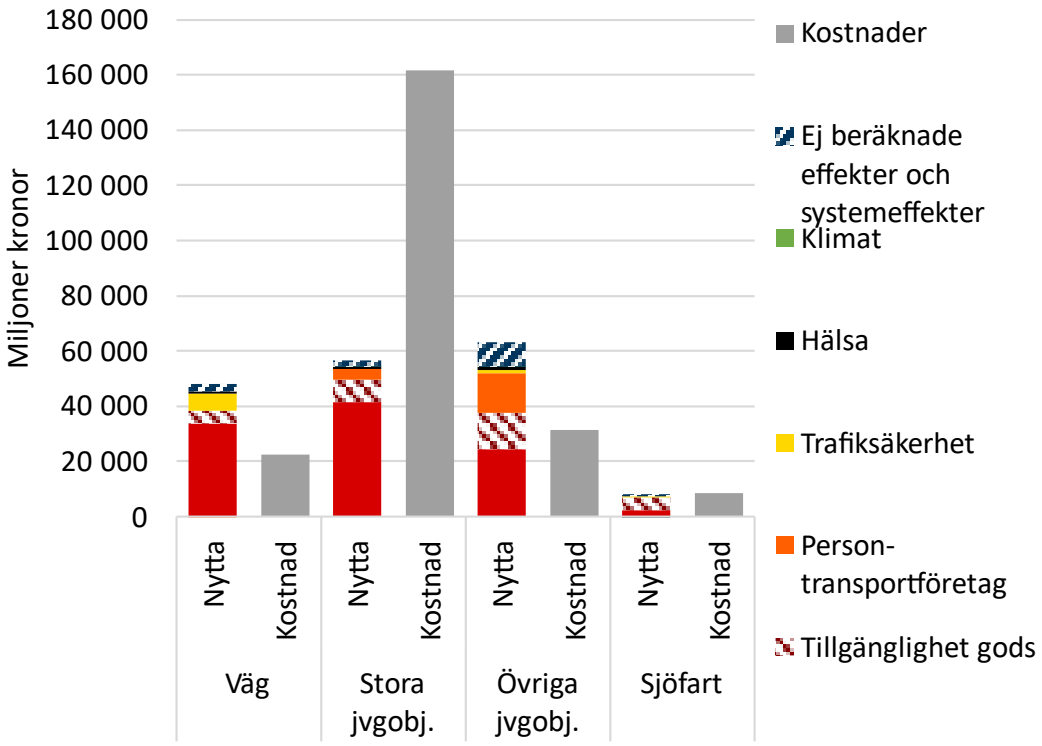
Spridningen i lönsamhet är stor för både väg- och järnvägsobjekt. Majoriteten av vägobjekten, 23 av 28, är robust lönsamma eller lönsamma. Endast ett vägobjekt har bedömts som robust olönsamt eller olönsamt, det är *Knivsta plankorsning* som tillkommit i planförslaget till följd av dess koppling till ett kvarvarande robust olönsamt objekt i planförslaget (*Ostkustbanan fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm*)). Majoriteten av järnvägsobjekten, 35 av 48, är robust lönsamma eller lönsamma. Till skillnad från vägobjekten finns det flera robust olönsamma järnvägsobjekt. De fem största järnvägsobjekten står tillsammans för 88 procent av kostnaden för järnvägsobjekt, men bara för 35 procent av nyttan för

[34] Den justerade nettonuvärdeskvoten är en sammanvägd bedömning av den beräknade lönsamheten per satsad krona (nettonuvärdeskvoten), kvaliteten på beräknade effekter, lönsamhetsbedömningen, riktning och storleksordning på ej beräknade effekter samt eventuella systemeffekter som inte redan fångats i de beräknade effekterna.

[35] Alla känslighetsanalyser finns inte beräknade för alla objekt, utan siffrorna är baserade på de objekt som har känslighetsanalys.

järnvägsobjekten. Endast två sjöfartsobjekt ingår i effektbedömningen varav ett är lönsamt och ett olönsamt.

Effekterna fördelar sig enligt Figur 42, uttryckt som samhällsekonomiska nuvärden så att deras storleksordning kan jämföras, och uppdelat på effekter från väg-, järnvägs- och sjöfartsinvesteringar.



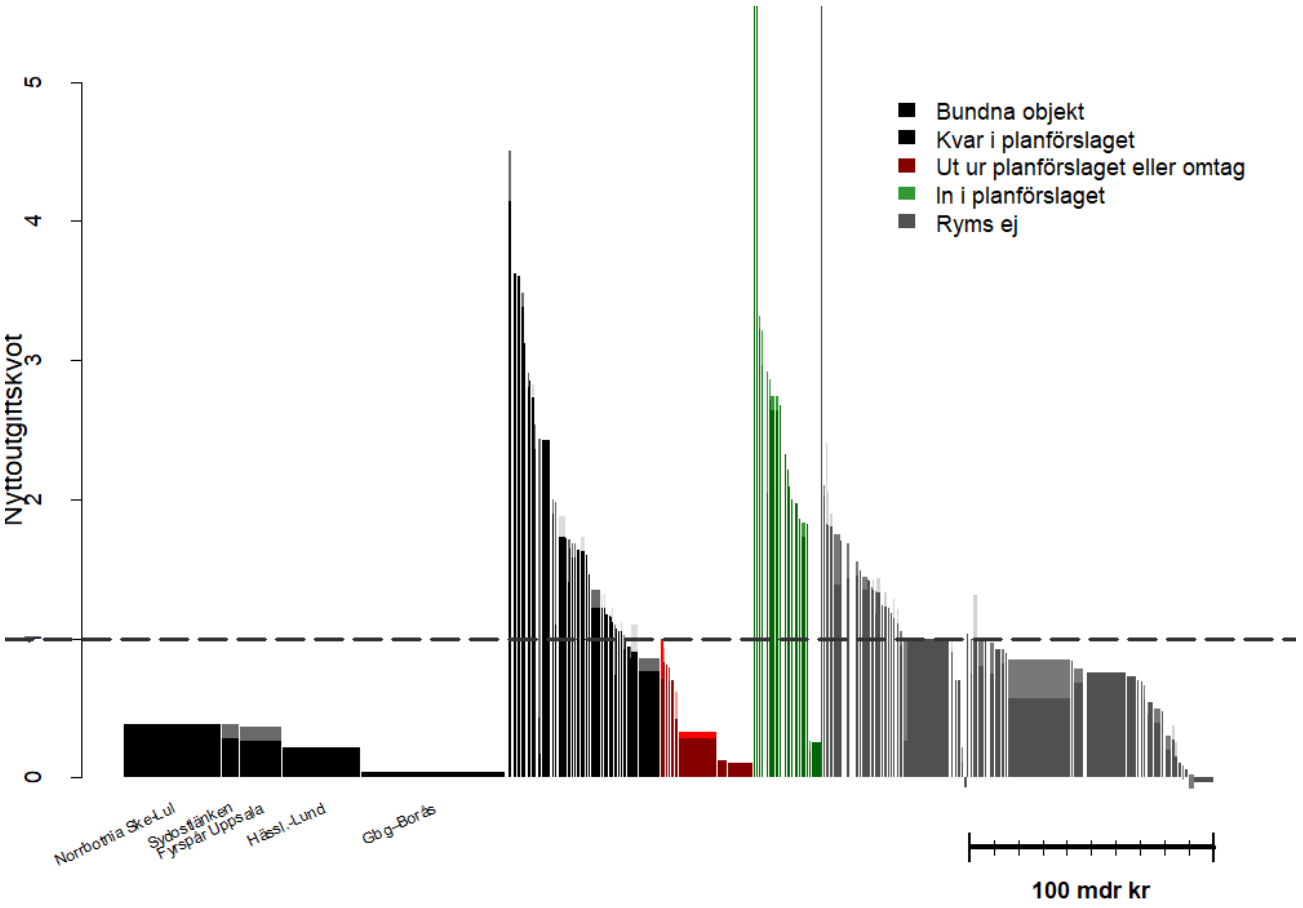
Figur 42. Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag[36], nuvärden i miljoner kronor. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera). Även kostnader efter planperioden inkluderas.

De klart största effekterna är förbättrad tillgänglighet för person- och godstrafik[37]. För järnvägsinvesteringar är också nyttorna för transportföretag en betydande post. Storleken på de nyttor som i Figur 42 anges som ”Ej beräknade effekter och systemeffekter” har härletts från den samhällsekonomiska rangordningen där dessa nyttor vägts in utifrån bedömningar. I de flesta fall fångas de huvudsakliga effekterna i nettonuvärdeskvoten, och endast två objekt i planförslaget (av 68 objekt

[36] De fem stora järnvägsobjekten är *Göteborg–Borås, ny järnväg och Bibana Mölnlycke, Hässleholm–Lund, två nya spår*, *Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg*, *Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)* samt *Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana*.

[37] Tillgänglighet inkluderar bland annat restids- och reskostnadseffekter.

med kvantifierade effekter) har en annan lönsamhetsbedömning än vad netto-nuvärdeskvoten visar. Utanför planförslaget finns ytterligare åtta objekt (av totalt 69 objekt) där ej beräknade effekter påverkat lönsamhetsbedömningen. System-effekter handlar i huvudsak om tillgänglighetseffekter medan de ej beräknade effekterna kan vara olika typer av effekter. De ej beräknade effekterna kan vara både förbättring och försämring på objektsnivå, och det som visas i figuren är nettoeffekten. Det är exempelvis förbättringar i form av minskad restidsosäkerhet och förseningar samt ökad trafiksäkerhet. Det finns även försämringar avseende växt- och djurliv och avseende intrångseffekter för människor samt för forn- och kulturlämningar. Det finns också effekter där det är osäkert vad den totala effekten för planförslaget är, såsom reinvesteringar.



Figur 43. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt. Varje stapel i figuren är ett objekt. Ytan på varje stapel motsvarar objektets totala nytta, och bredden dess kostnad. Höjden på stapeln blir därmed nyttokostnadskvoten (vilket är samma sak som nettonuvärdeskvoten plus 1). Streckad vågrät linje visar NNK = 0. (Se också Figur 45 för en mer detaljerad bild av enbart ej bundna objekt i gällande plan samt nya objekt i planförslaget.)

Räknat från vänster i Figur 43 visas objekt bundna av regeringsbeslut, objekt som kvarstår i planförslaget, objekt som utgår ur planförslaget, nya objekt som inryms i planförslaget samt nya objekt som inte ryms planförslaget. Mörk färg ovanför stapeln avser tillägg till nyttoutgiftskvoten för ej beräknade effekter, ljus färg avdrag. Objekt med en nyttoutgiftskvot <1 (den streckade linjen) har lägre total nytta än kostnad och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma (dvs. NNK < 0).

Som Figur 43 visar finns det kraftigt olönsamma järnvägsobjekt med hög investeringskostnad i förslaget till ny nationell plan. Dessa gör att den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för namngivna objekt visar på samhällsekonomisk olönsamhet, även när hänsyn tagits till kvaliteten av beräknade effekter, ej beräknade effekter samt systemeffekter. Det finns dock flera objekt som av olika anledningar inte är med i effektbedömningen på grund av att underlag saknas (exempelvis finns inga aktuella samlade effektbedömningar för pågående objekt), vilket kan påverka planförslagets lönsamhet både positivt och negativt.

I figuren kan man se att många av objekten i planen är samhällsekonomiskt lönsamma, och att det framför allt är de stora järnvägsobjekten som är olönsamma. De har väldigt hög investeringskostnad (bredd på staplarna) och har därför stor påverkan på planförslagets lönsamhet. Man kan också se att de objekt som omprövas alla ligger under den streckade linjen och således är samhällsekonomiskt olönsamma, medan de nya kandidaterna i huvudsak har hög samhällsekonomisk lönsamhet. Även de objekt som ligger i alternativet med 10 procent högre ram har generellt god lönsamhet.

De objekt som lyfts in i planförslaget baseras i högre utsträckning på samhällsekonomisk lönsamhet och visar en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på 1,6 (endast beräknade nyttor 2,2) medan de objekt som utgår från planförslaget har en justerad nettonuvärdeskvot på -0,7 (endast beräknade nyttor -0,8). Omprövningen av olönsamma objekt tillsammans med god lönsamhet för många av de objekt som lyfts in i planen har förbättrat planförslagets samhällsekonomiska effektivitet. De nya kandidaterna är dock inte helt baserade på den samhällsekonomiska rangordningen, exempelvis lyfts en robust olönsam åtgärd in i planen på grund av dess koppling till ett befintligt (robust olönsamt) objekt i planförslaget. Det lyfts även in åtgärder i planen där det saknas adekvata samhällsekonomiska beslutsunderlag, såsom isbrytare, och dessa ingår därför inte i effektbeskrivningen. Det finns också många nya kandidater utanför planförslaget som har högre lönsamhet än objekt i planförslaget (se Figur 43).

Sammantaget är det alltså möjligt att få mer nytta för de budgetmedel som satsas på namngivna investeringar, vilket innebär att medlen till namngivna investeringar totalt sett inte används samhällsekonomiskt optimalt. Det beror på att Trafikverkets möjlighet att prioritera utifrån samhällsekonomisk lönsamhet begränsas av att det i gällande plan ingår flera olönsamma objekt som av olika skäl inte omprövats och därför fortsatt ingår i förslaget till ny plan. Förslaget till nationell plan 2022–2033

hade en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,4 medan det nya planförslaget alltså har något högre nettonuvärdeskvot, men båda är samhällsekonomiskt olönsamma.

Den genomsnittliga justerade nettonuvärdeskvoten för de nya objekt som föreslås för en 10 procent ökad ram är 0,3. Objekten som föreslås i denna del baseras till stor del på den samhällsekonomiska rangordningen, men i vissa fall har andra motiv påverkat valet av åtgärder, se Bilaga A – Rangordning av objekt i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115).

Förslaget kan bidra till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Agenda 2030 är FN:s globala utvecklingsmål för långsiktig hållbarhet. 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 isolerat, men det går att försöka definiera transportsystemet i ett hållbart samhälle.

Planförslaget kan bidra till social hållbarhet genom att utjämna skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. På så vis kan planförslaget motverka transportfattigdom genom att stärka människors möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov. I den kommande systemanalysen som redovisas den 30 november redovisas en fördelningsanalys (Trafikverket 2025:118). Planförslaget kan även bidra till ökad trafiksäkerhet för olika grupper.

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 9.4.

Planförslaget kan bidra till ekonomisk hållbarhet genom en god förvaltning av infrastrukturanläggningen, genom ett kostnadseffektivt genomförande av underhåll och genom investeringsåtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva. Genom att utvecklad infrastruktur förbättrar transportsystemets funktion kan också tillgängligheten öka (avsnitt 9.3), vilket i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader och, om det sker på ett kostnadseffektivt sätt, stärker Sveriges konkurrenskraft.

9.3 Funktionsmålet

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.

I de samlade effektbedömningarna för *namngivna objekt* redovisas en nyttoutgiftskvot kopplad till funktionsmålet, vilket är ett nyckeltal för partiell kostnadseffektivitet som visar hur stor tillgänglighetsnyttan är per satsad skattekrona. Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för funktionsmålet är 0,8 för de objekt som har kvantifierade effekter, det vill säga att storleken på dessa beräknade nyttor är i genomsnitt 80 procent av kostnadernas storlek. Totalt bidrar de namngivna investeringarna vars effekter kvantifierats med 151 miljarder kronor i nyttor kopplat till funktionsmålet. Till detta kommer också ej beräknade effekter och systemeffekter relaterade till funktionsmålet, vilka troligtvis bidrar positivt.

Den totala tillgängligheten ökar

Planen bidrar till funktionsmålet på flera sätt. Inom det statliga järnvägssystemet bidrar planen till att minska kapacitetsbrister och punktlighetsproblem, och satsningar på de tekniska systemen säkerställer funktionen på lång sikt. Inom det statliga 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. Exempelvis förbättras tillgängligheten till Arlanda genom stärkt kapacitet för såväl väg som järnväg, vilket är behov som både Arlandasamordningen[38] och Svenskt Näringsliv pekat på. Sammantaget bidrar dessa åtgärder till att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Med ett rätt utfört *vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar* minimeras störningar och hastighetsnedsättningar, vilket bidrar till god tillgänglighet för person- och godstransporter. De ökade anslagen till vidmakthållande är nu tillräckliga för att upprätthålla dagens funktionalitet samt återta allt eftersatt underhåll i det statliga vägsystemet och en viss del av det eftersatta underhållet i det statliga järnvägssystemet. På sikt kommer därmed störningar och hastighetsnedsättningar jämfört med idag att minska vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten, särskilt på vägnätet. Ett återtagande av eftersatt underhåll i det statliga vägsystemet kommer, i kombination med förstärkningsåtgärder relaterat till bärighet och klimat, att bidra till en robustare infrastruktur med mindre störningar för trafikanten. I det statliga järnvägssystemet är bedömningen att tillförlitligheten

[38] Arlandasamordningens slutredovisning.

kan upprätthållas för bantyp 1 samt att bantyp 2 och 3 kommer att förbättras som en följd av satsningen på de fyra utpekade transportflödena. För bantyperna 4 och 5 kommer funktionen att säkerställas, dock med risk för att temporära negativa tillgänglighetseffekter ökar på vissa banor.

Klimatanpassningsåtgärder i befintlig infrastruktur vidtas framför allt inom ramen för anslagen för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och utveckling av statens transportinfrastruktur. I investeringsobjekt som är under planering eller som redan pågår ingår klimatanpassning som en förutsättning vid utformningen och genomförandet. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men de har i många fall effekter även på hänsynsmålet. Åtgärderna bedöms ge förbättrad tillgänglighet för resenärer och godstransporter genom att trafikstörningar och förseningar minskar.

Trimnings- och miljöåtgärder är ofta samhällsekonomiskt kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av tillgängligheten i förhållande till kostnaderna. Exempelvis visar åtgärder inom järnvägsnätet som ger hastighets- och kapacitetsökningar på lönsamhet redan vid relativt låga tågflöden.

Planförslaget innehåller mycket stora kapacitetsökningar både genom helt nya banor som Norrbotniabanan och genom kapacitetsförstärkningar av befintliga stråk. Uppgraderingar och moderniseringar av järnvägens tekniska system, genom bland annat ERTMS, säkerställer funktionen på sikt och kan i vissa fall öka kapaciteten. Även inom vägsystemet minskas vissa kapacitetsbrister. Nuvärdena av tillgänglighetsökningarna beräknas till:

- 106 miljarder kronor för järnvägsobjekten (varav 85 miljarder kronor för persontransporter och 21 miljarder kronor för godstransporter)
- 39 miljarder kronor för vägobjekten (varav 34 miljarder kronor för persontransporter och 5 miljarder kronor för godstransporter)
- 7 miljarder kronor för sjöfartsobjekten (varav 3 miljarder kronor för persontransporter och 5 miljarder kronor för 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.

Det tillkommer även tillgänglighetsförbättringar från de objekt vars effekter bara har kvantifierats till viss del. I de flesta fall fångas tillgänglighetseffekter dock väl i de beräknade effekterna, men det finns några undantag. Det gäller särskilt tillgänglighetseffekter för personer med funktionsnedsättning, tillgänglighetseffekter för gång och cykel, reskomfort och trygghet samt restidsosäkerhet och

förseningar. Övriga tillgänglighetseffekter kan för enskilda objekt vara ej beräknade, men fångas i huvudsak i de beräknade effekterna.

För att skapa inkluderande lösningar är universell utformning och funktionsrättsperspektiv viktiga i utformningen av objekt. Effekter avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kommer framför allt från objekt som avser resecentrum och bedöms vara en förbättring. Tillgänglighetseffekter för gång och cykel bedöms vara både positiva och negativa samt är svåra att storleksbestämma. Nuvärdena avseende reskomfort och trygghet uppgår till minst 0,5 miljarder kronor i nuvärde. Förseningseffekter kan beräknas i det samhällsekonomiska kalkylverktyget Bansek och inkluderas i de beräknade effekterna för järnvägsobjekt, men hanteras i övrigt som en ej beräknad effekt. Restidsosäkerhet hanteras alltid som en ej beräknad effekt. Den ej beräknade delen avseende restidsosäkerhet och förseningar uppgår till minst 1,7 miljarder kronor i nuvärde.

9.4 Hänsynsmålet

Transportpolitikens hänsynsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen samt till ökad hälsa.

I de samlade effektbedömningarna för *namngivna objekt* redovisas en nyttoutgiftskvot kopplad till hänsynsmålet. Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är ett nyckeltal för partiell kostnadseffektivitet som visar hur stora de externa effekterna är per satsad skattekrona. Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är 0,06 för de objekt som har kvantifierade effekter. Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet bör tolkas med extra försiktighet eftersom ej beräknade effekter medför en större osäkerhet. Totalt bidrar de namngivna investeringarna vars effekter kvantifierats med 11 miljarder kronor i nyttor kopplat till hänsynsmålet, varav 8 miljarder kronor för trafiksäkerhet, 2 miljarder kronor kopplat till hälsoeffekter och 0,2 miljarder kronor i klimatnytta. Den totala klimatnyttan uppgår dock till 4 miljarder kronor, som dock ingår i tillgänglighetsnyttorna[39]. Till detta kommer också ej beräknade effekter relaterade till hänsynsmålet. Ej beräknade effekter för trafiksäkerhet bidrar troligtvis positivt medan växt- och djurlivseffekter påverkas negativt, forn- och kulturlämningar samt effekter på vattenkvaliteten påverkas troligtvis negativt. Sammantaget är det svårt att säga om ej beräknade effekter totalt sett bidrar positivt eller negativt till hänsynsmålet.

Effekter på miljö och bidrag till måluppfyllelse redovisas mer ingående i rapporten Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (2025:116).

[39] Detta beror på hur antaganden om reduktionsplikt år 2045 har gjorts i ASEK-rapporten.

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen

Planförslaget bidrar till ett trafiksäkrare transportsystem men har en marginell påverkan på etappmålen.

Vidmakthållande av de statliga vägarna är viktigt för trafiksäkerheten eftersom det bland annat upprätthåller funktionen hos vägmarkeringar och räcken. Högre standard för underhåll av vägmarkeringar kan ha en betydande trafiksäkerhets-effekt, särskilt när filhållningssystem och liknande blir vanligare. Genom att öka volymen av underhåll och reinvesteringar, samt leverera en fortsatt hög nivå på vinterväghållningen så kommer vägsystemet att kunna bibehålla trafiksäkerhetsfunktionerna.

Inom *vidmakthållande av det statliga järnvägssystemet* kommer säkerheten fortsatt prioriteras och den, redan i dag, mycket höga säkerhetsnivån kommer att upprätthållas. Trafikverket strävar efter att skapa förutsättningar för en ännu högre säkerhet för resenärer, lokförare, personal och entreprenörer.

Trimnings- och miljöåtgärder föreslås omfatta 20 miljarder kronor till åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten kan öka längs det nationella stamvägnätet genom exempelvis mötesseparering, korsningsåtgärder och mitträffling. Åtgärderna är ofta kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av trafiksäkerheten i förhållande till kostnaderna. Exempelvis är räffling av vägren mycket lönsamt. I järnvägssystemet är obehörigt spårbeträdande det största problemet när det gäller personpåkörningar. Planförslaget innebär att Trafikverket kan öka takten i genomförandet av fysiska åtgärder som exempelvis intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning och därmed minska antalet suicid och obehöriga i spår.

De *namngivna investeringarna* förbättrar trafiksäkerheten. Enligt de beräknade effekterna ger de namngivna investeringarna en minskning med 0,6 dödsfall, 1,8 mycket allvarligt skadade och 8,1 allvarligt skadade (exklusive mycket allvarligt skadade) i trafiken för år 2045. De exakta effekterna varierar och förändras 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[40].

Ett sätt att sammanfatta och jämföra de ackumulerade trafiksäkerhetseffekterna över hela investeringarnas livslängd är att uttrycka effekten som samhälls-ekonomiskt nuvärde. Hela effekten från de namngivna investeringarna vars effekter

[40] Utgångsvärdet för etappmålet för vägsystemet utgörs av ett medelvärde av utfallet under åren 2017, 2018 och 2019.

kan kvantifieras motsvarar ett nuvärde på 8 miljarder kronor. Huvuddelen av detta (7 miljarder kronor) kommer från väginvesteringar, men bidrag kommer också från järnvägsinvesteringar (1 miljarder kronor) och sjöfartsinvesteringar (0,3 miljarder kronor).

Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för trafiksäkerhet är 0,04 för de objekt som har kvantifierade effekter. För endast vägobjekt är nyttoutgiftskvoten 0,34. Det tillkommer även trafiksäkerhetseffekter som inte kunnat kvantifieras. De flesta objekt med en ej beräknad trafiksäkerhetseffekt har en positiv ej beräknad effekt, men det finns ett fåtal objekt med negativa effekter. Det gör att det är svårt att bestämma vad effekten blir, men mest sannolikt bidrar de ej beräknade trafiksäkerhetseffekterna till en förbättring av trafiksäkerheten.

De nya objekt vars effekter kan kvantifieras som föreslås vid 10 procents ökad ram skulle ge en ytterligare trafiksäkerhetseffekt motsvarande ett nuvärde på 5 miljarder kronor. Objekten ger en minskning med 0,4 dödsfall, 1,5 mycket allvarligt skadade och 6,3 allvarligt skadade i trafiken (exklusive mycket allvarligt skadade), beräknat för år 2045. Det tillkommer även trafiksäkerhetseffekter som inte kunnat kvantifieras. Liksom för objekten i planförslaget bidrar de ej beräknade effekterna troligtvis till en förbättring av trafiksäkerheten.

Planförslaget ger liten minskning av vägtrafikarbetet och klimatpåverkande utsläpp

De direkta utsläppen av växthusgaser från trafiken i Trafikverkets basprognos är i princip noll år 2045 genom elektrifiering och fossilfria drivmedel. Eftersom planförslagets effekter med dessa antaganden blir nära noll år 2045 blir det något missvisande att studera klimateffekter just detta år. Istället redovisas här en analys som utgår från dels ackumulerade utsläpp fram till 2045 och dels en analys av förändringarna i trafikarbete. Effekten av planförslaget uttryckt som procent av ackumulerade utsläpp är i stort sett oberoende av antagande om transportsektorns utsläpp 2045, det vill säga även om det skulle finnas kvarstående utsläpp i transportsystemet 2045 kommer planförslagets procentuella effekt på utsläppen att vara lika stor (även om effekterna i absoluta tal givetvis skiljer sig åt beroende på val av utsläppsbana).

Kvantifierade bedömningar har gjorts endast för *namngivna investeringar*. Dock bedöms dessa ha störst påverkan på trafikarbete och klimat. Vad gäller trafikens klimatpåverkan är planförslagets effekter små sett i relation till inrikes transporters totala utsläpp. Totalt beräknas planförslaget minska de ackumulerade utsläppen med cirka en halv miljon ton fram till år 2045 jämfört med en utveckling utan planförslaget, vilket motsvarar en minskning på omkring 0,5 procent av transportsektorns utsläpp under denna period. Järnvägsobjekten leder till minskade utsläpp genom överflyttning från väg till järnväg, medan vägobjektens

klimateffekt generellt härleds till förändrad hastighet snarare än förändrat trafikarbete.

Vägtrafikarbetet förväntas minska något till följd av de namngivna järnvägsobjekten med i storleksordningen 0,3 procent år 2045 genom överflyttning från väg till järnväg. Bland de namngivna vägobjekten finns både sådana som ökar och minskar vägtrafiken, och dessa tar ut varandra, vilket innebär att vägobjekten samlat inte påverkar vägtrafikens totala volym. Totalt sett leder därmed planförslaget till ett minskat trafikarbete på väg med 0,3 procent jämfört med en utveckling utan planförslaget. Effekterna av hela planförslaget, det vill säga även de objekt som pågår, har byggstartsbeslut eller före den 1 januari 2025 har föreslagits för byggstart, bedöms samlat leda till ett ungefär oförändrat vägtrafikarbete.

Effekterna gällande *vidmakthållande* speglar effekterna av ett ändrat underhåll, det vill säga inte effekten av underhåll jämfört med inget underhåll. Generellt bedöms ökat vidmakthållande på järnvägssidan förbättra järnvägens attraktivitet, vilket kan vara positivt utifrån ett klimatperspektiv. Ökat vidmakthållande på vägsidan kan på samma sätt förbättra vägtrafikens attraktivitet vilket kan vara negativt ur ett klimatperspektiv. Totalt sett är dock dessa effekter mycket begränsade.

Effekterna gällande *trimnings- och miljöåtgärder* tillskrivs framför allt den del som har till syfte att höja tillgängligheten och trafiksäkerheten, medan miljöåtgärderna generellt kan sägas ha försumbara klimateffekter. Bland åtgärder som kan vara negativa för klimatet är sådana som ökar kapaciteten för bil- och lastbilstrafiken. Bland åtgärder som kan vara positiva för klimatet är sådana som förbättrar tillgänglighet för kollektivtrafik eller sänker hastigheterna i vägtrafiksystemet. Sammanlagt bedöms dock effekterna som mycket små.

Infrastrukturens omfattande klimatpåverkan begränsas genom teknikutveckling

Byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur ger omfattande klimatpåverkande utsläpp. Dessa utsläpp kommer över tid begränsas till följd av styrmedel inom EU och Sverige. Med ett genomförande av planens åtgärder där utsläppen följer en utveckling i linje med klimatmål och styrmedel på EU-nivå och nationell nivå, skulle planförslaget ge upphov till i storleksordningen 3–4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Av dessa står investeringsåtgärder och vidmakthållande för ungefär lika stora delar. Om planförslagets åtgärder istället skulle genomföras med dagens teknik och utförande bedöms byggande och vidmakthållande sammanlagt ge upphov till i storleksordningen 8 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Blandade bidrag till miljö och hälsa

Planförslagets ingående åtgärder bedöms sammantaget ha positiv effekt på miljö och hälsa, även om vissa åtgärder ger negativa effekter. Störst positiva effekter fås av riktade miljöåtgärder. Riktade miljöåtgärder samt ökad satsning på vidmakthållande innebär förbättringar över hela det statliga väg- och järnvägssystemet. För vidmakthållande väg kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas. Namngivna investeringar kan lokalt ge påtagliga negativa eller positiva effekter, men har marginell betydelse sett till hela systemet. Generellt innebär investeringar i befintlig sträckning att befintliga brister kan åtgärdas, och att negativ påverkan kan mildras. Investeringar i ny sträckning ger närmast ofrånkomligt negativa effekter. Trots att planförslaget ger positiva bidrag kommer omfattande brister att kvarstå.

Positiva bidrag till natur- och kulturmiljö

Planförslaget bidrar samlat positivt till landskapsanpassning av befintlig infrastruktur genom att stärka den gröna infrastrukturen och bidra till biologisk mångfald. Störst betydelse har riktade *miljöåtgärder* inom landskap som åtgärdar brister i befintlig infrastruktur och därmed minskar negativ påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald.

Ökade medel till *vidmakthållande* väg medför att eftersatt underhåll av natur- och kulturmiljövärden och funktioner kan återtas. Medel till vidmakthållande järnväg innebär att eftersatt underhåll kan återtas i viss utsträckning, men medger inte samma prioritering av natur- och kulturmiljö som för väg.

Flertalet *namngivna investeringar* är i befintlig sträckning vilket innebär att befintliga brister i stor utsträckning kan åtgärdas och negativ miljöpåverkan mildras. Dock är större delen av investeringarnas samlade sträcka i ny sträckning. Investeringar i ny sträckning, och även investeringar i befintlig sträckning, kan även ge negativ påverkan och effekter kan lokalt vara stora såsom intrång i miljöer med stora värden, störning och fragmentering av landskapet.

Planförslaget bedöms begränsa ökningen av viltolyckor och minskainfrastrukturens barriäreffekter. Vidare kan spridning av invasiva arter bromsas och kulturmiljövärden kan i viss utsträckning bibehållas eller restaureras. Planförslaget innebär restaurering och bättre skötsel av vissa kulturmiljövärden, medan andra påverkas negativt eller försvinner. Trots att planförslaget i stort ger positiva bidrag så kommer det att kvarstå omfattande brister i infrastrukturens landskapsanpassning. Kring år 2045 bedöms landskapsanpassningen samlat vara ungefär som idag. Det beror på att negativa effekter av trafikökning, klimatförändringar och invasiva arters utbredning motverkar positiva bidrag från planen.

Minskad risk för förorening av mark och vatten

Planförslaget kommer att åtgärda en betydande andel av de högst prioriterade bristerna vad gäller risk för påverkan på vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen. Det beror framför allt på riktade miljöåtgärder, men även på namngivna investeringar i befintlig sträckning samt satsning på vidmakthållande väg. Det innebär bland annat åtgärder vid platser med hög risk för förorening av yt- och grundvatten och vid bristfälliga befintliga vattenskydds- och dagvattenhanteringsanläggningar. Vattenförekomster av ekologisk betydelse kan åtgärdas i mindre utsträckning. Planförslaget medför även negativa effekter för vatten och vattenanknutna värden. Vägar och järnvägar i ny sträckning innebär i regel vissa negativa effekter, medan åtgärder i befintlig sträckning som regel kan åtgärda befintliga brister. De samlade effekterna på vatten från namngivna investeringar är därför osäker. Vidare kan både byggskede och ökade drift- och underhållsinsatser medföra negativ påverkan på vatten.

Planförslaget innebär att Trafikverket kan bibehålla åtgärdstakten av förorenade områden som utgör risk för människors hälsa och miljön, samt utföra uppdrag inom statens miljögaranti. Under planperioden bedöms ett tjugotal områden kunna åtgärdas, vilket resulterar i en riskreduktion vid de aktuella platserna och även en minskning av Trafikverkets samlade miljöskuld. Utöver riktade åtgärder innebär investerings- och underhållsverksamheten samlat att risken för människors hälsa och miljö minskar något, till exempel genom att vissa namngivna investeringar hanterar förorenade massor.

Minskad negativ påverkan på människors hälsa

Planförslaget bedöms minska vägtrafikens utsläpp av hälsopåverkande luftföroreningar marginellt, i linje med planförslagets påverkan på vägtrafikarbetet. Däremot bedöms planförslaget kunna leda till både ökad och minskad exponering av luftföroreningar, det senare genom att vägtrafik flyttas från tätorter. Utvecklingen mot en renare fordonsflotta bedöms innebära att inga eller ett fåtal statliga vägar överskrider miljökvalitetsnormen för kvävedioxid år 2030. Emissioner, halter och exponering av slitagepartiklar (PM10) antas däremot öka till följd av förväntade ökningar av trafikarbete, hastighet och fordonsvikt. I kombination med skärpta krav är det en överhängande risk för fler överskridanden av miljökvalitetsnormer för PM10. Vägtrafikens emissioner bedöms fortsatt ha en omfattande negativ påverkan på människors hälsa.

Planförslaget bedöms medföra att cirka 50 000 personer får sänkta bullernivåer. Flertalet av dessa sker via riktade miljöåtgärder, vilka också prioriterar att åtgärda de högsta bullernivåerna. Även bullerskyddsåtgärder inom ramen för namngivna investeringar samt bullerskyddsåtgärder inom vidmakthållande bidrar till minskat buller i ungefär lika stor omfattning vardera.

Planförslaget förbättrar samlat förutsättningarna för att gå och cykla, om än i blygsam utsträckning, vilket kan möjliggöra ökad fysisk aktivitet och förbättrad folkhälsa. Detta åstadkoms genom fler gång- och cykelvägar och mer gena och sammanhängande cykelvägnät, fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt fler cykelvägar som ansluter till bytespunkter för kollektivtrafik. Sådana åtgärder finns både inom trimningsåtgärder och namngivna investeringar. Det finns förvisso åtgärder i planförslaget som försämrar förutsättningarna för gång och cykling, men de positiva effekterna bedöms vara större. Dessutom innebär ökade medel till vidmakthållande väg möjlighet till en gradvis förbättring av underhåll av gång- och cykelvägar, vilket möjliggör ett ökat aktivt resande.

9.5 Målkonflikter och -synergier

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa hur eventuella målkonflikter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder.

En åtgärd kan ge konflikter i måluppfyllelse, det vill säga att åtgärden bidrar positivt till ett mål och negativt till ett annat. Det kan också finnas synergier där en åtgärd bidrar positivt till flera mål. I stort sett alla åtgärder innebär en grundläggande målkonflikt mellan nyttor och investerings- och driftkostnader. Det gäller även åtgärder för vidmakthållande av den statliga transportinfrastrukturen. 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 nettonytta.

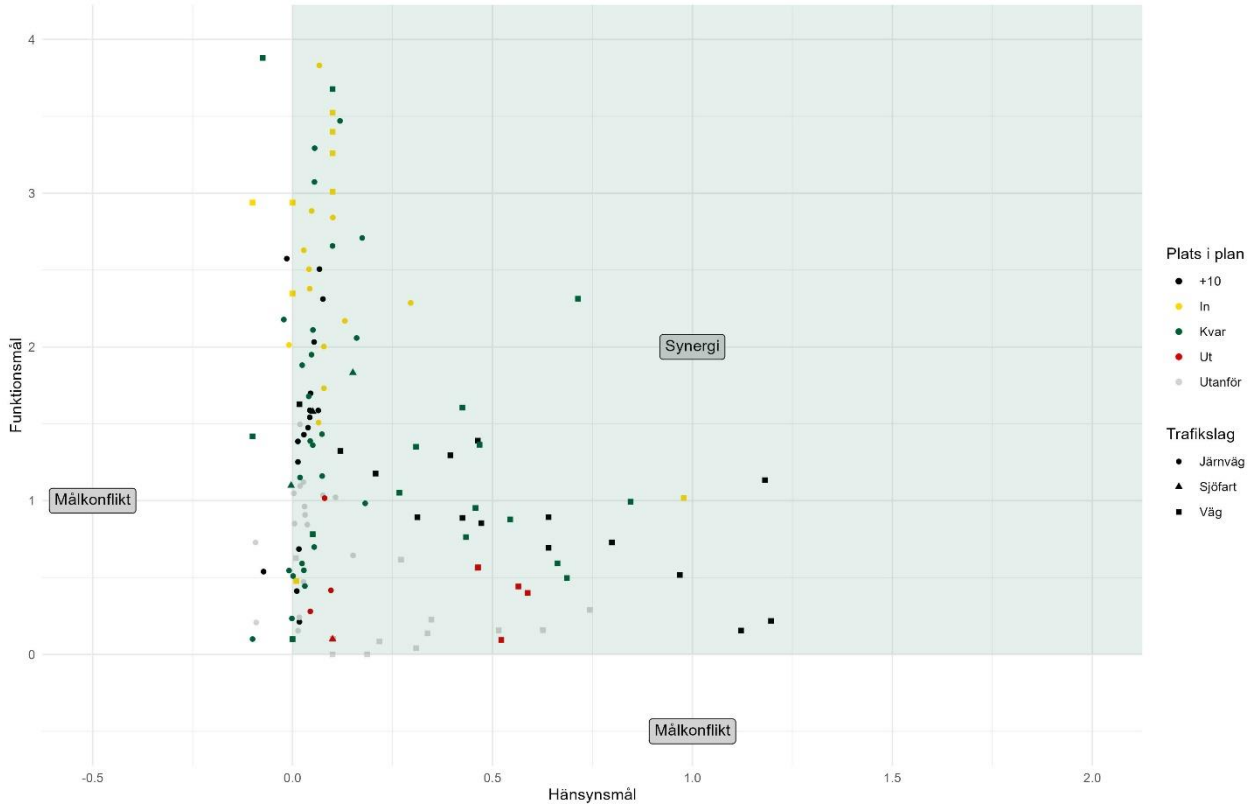
Det kan också finnas målkonflikter mellan olika typer av nyttor. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys hanteras målkonflikter genom att effekter värderas utifrån människors preferenser. En järnväg eller en väg i ny sträckning kan till exempel skapa ökad tillgänglighet, men innebära intrång i natur- 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.

Vidmakthållande av det statliga vägsystemet innebär i huvudsak målsynergier. Det ökade anslaget för vidmakthållande av det statliga vägsystemet innebär att tillgänglighet, trafiksäkerhet samt natur- och kulturmiljöer kommer att förbättras under planperioden. Det finns målsynergier även i det statliga järnvägssystemet, framför allt på de utpekade flödena.

Trimnings- och miljöåtgärder innebär i många fall målsynergier, men det förekommer också målkonflikter, exempelvis inom åtgärdsområdet kapacitet och kvalitet på väg mellan tillgänglighet och buller/vibrationer. Inom åtgärdsområde

trafiksäkerhet på järnväg förekommer målkonflikter mellan trafiksäkerhet och intrång i landskapet. Det kan även förekomma målkonflikter inom andra åtgärdsområden beroende på var åtgärden genomförs. Åtgärder för trimnings- och miljöåtgärder specificeras inte i planförslaget, men eventuella målkonflikter hanteras i respektive objekt.

Det är betydligt vanligare att *namngivna investeringar* har synergier, det vill säga positiva effekter på flera mål, vilket illustreras i Figur 44. Det är framför allt väginvesteringarna som har betydande 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 nyttor i form av ökad tillgänglighet. Men det finns också exempel på investeringar med inneboende målkonflikter mellan externa effekter och tillgänglighet.



Figur 44. Figuren visar hur nyttoutgiftskvoter för funktions- och hänsynsmålet samverkar. Alla kvoter som tillsammans summerar över ett är lönsamma objekt.

Som Figur 44 visar innebär de allra flesta namngivna investeringarna med kvantifierade effekter målsynergier (de befinner sig i det ljusgröna området i figuren), utöver detta tillkommer också ej beräknade effekter. Nyttoutgiftkvoterna har schablonmässigt korrigerats för ej beräknade effekter med ett påslag eller avdrag på 0,1. Det kan vara en över- eller underskattning så figuren bör tolkas med viss försiktighet. Man kan dock se att de röda markeringarna, som motsvarar objekt

som inte ingår i planförslaget men ingick i planen 2022–2033, är olönsamma då nyttoutgiftskvoterna inte summerar till över ett. Samtidigt ser man att de tillkommande objekten, som ses som gula markeringar, i huvudsak ligger långt över ett och därmed har god lönsamhet.

Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för objekt med kvantifierade effekter i förslaget till nationell plan är 0,8 för funktionsmålet och 0,06 för hänsynsmålet, vilket indikerar att det totalt sett finns målsynergier. Det finns dock ej beräknade effekter som också kan påverka slutsatsen. För funktionsmålet är dessa troligtvis positiva, men för hänsynsmålet är det svårt att göra en sammantagen bedömning så det går inte att säga om de påverkar nyttoutgiftskvoten positivt eller negativt.

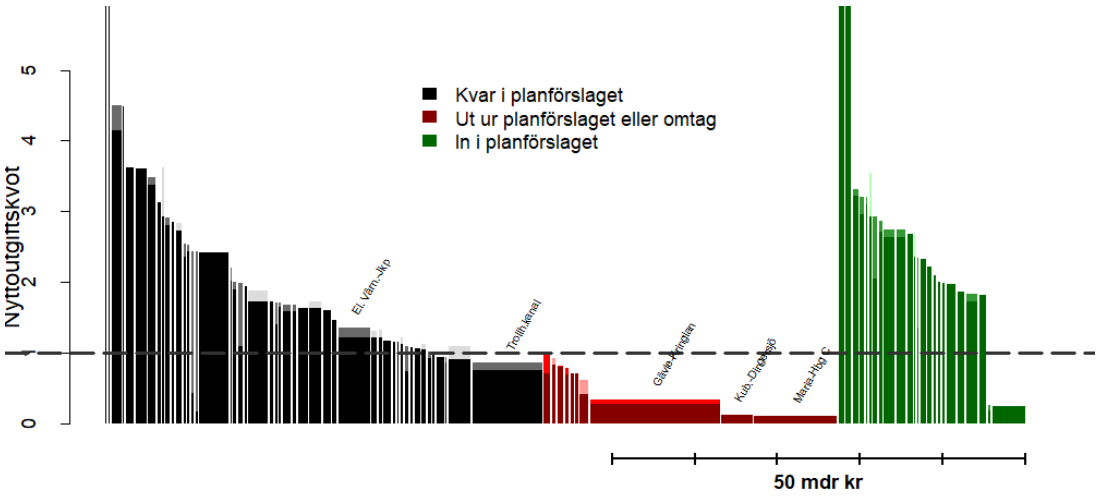
9.6 Konsekvenser av omprövning

Som framgått ovan har omprövningen resulterat i att Trafikverket föreslår att vissa namngivna investeringar i nationell plan 2022–2033 inte finns kvar i detta planförslag. Det handlar generellt om olönsamma investeringar där kostnaderna ökat. Närmare motivering och kriterier för denna omprövning redovisas i avsnitt 7.1. Här redovisar vi övergripande konsekvenser av omprövningen.

Som konstaterats ovan måste planeringsprocessen fungera mer som den är avsedd. Investeringar där det visar sig att kostnaderna överstiger nyttorna bör avbrytas eller utformas annorlunda. Det är bland annat nödvändigt för att kunna skapa ett tillräckligt tryck på kostnadseffektivitet och kostnadskontroll genom hela planeringsprocessen.

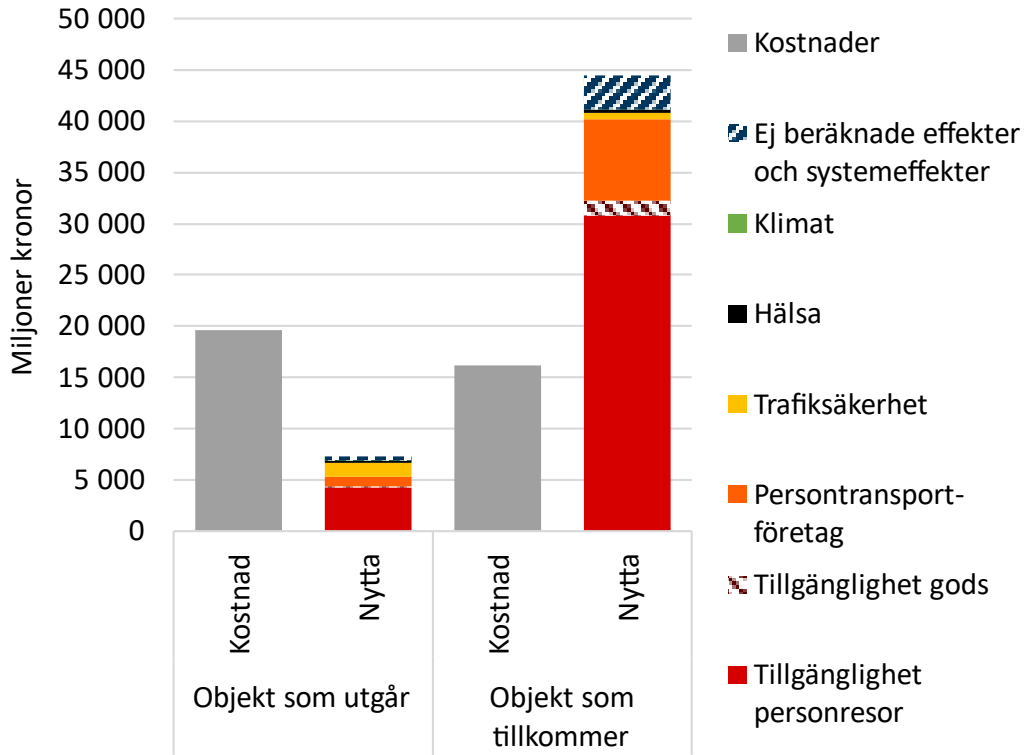
Samtidigt måste det vara möjligt att ha en långsiktig och stabil planering, eftersom infrastrukturplaneringen ofta är kopplad till många andra planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå. Det finns ett stort värde i en effektiv samplanering mellan olika aktörer vad gäller infrastrukturplaneringen och även exempelvis samplanering mellan infrastruktur och bebyggelse. Tidshorisonten för olika planeringsprocesser varierar stort och det är en utmaning att få till stånd en effektiv samplanering. Kommuner, regioner och andra aktörer måste kunna lita på staten i sin egen planering. Men, just därför måste det vara en tydlig skillnad mellan vad som är beslutat och vad som än så länge är förslag under utredning, och just därför är det viktigt att vänta med slutgiltiga beslut tills både nyttor och kostnader är välutredda.

Figur 45 visar samhällsnytta per krona för de objekt som utgår eller där det görs större omtag, samt nya objekt i planförslaget. Ytan på varje stapel är total nytta, bredden är investeringskostnaden, och höjden är alltså nytta per krona. Som synes ger de nya objekten betydligt högre nyttor än de objekt som utgår eller är föremål för omtag.



Figur 45. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, ljusare färger och ljusaste färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter. Bredden på staplarna är deras investeringskostnad. Streckad vågrät linje visar NNK = 0.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv har omprövningen bidragit till en högre samhällsekonomisk effektivitet. De objekt som omprövats och nu inte ingår i planförslaget har en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på -0,7 medan de objekt som tillkommit har en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på 1,6.



Figur 46. Nyttor och kostnader för objekt som tillkommer respektive utgår från förslaget till ny nationell plan[41]. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera). Även kostnader efter planperioden inkluderas varför staplarna inte är lika stora.

Som framgår av Figur 46 har de objekt som tillkommer i planförslaget betydligt högre nyttor än de objekt som utgår från planförslaget, de justerade nyttorna blir drygt 39 miljarder kronor högre. Figuren visar också att objekten som utgår har kostnader som är högre än de nyttor de genererar, vilket betyder att de sammantaget är samhällsekonomiskt olönsamma. De tillkommande objekten har sammantaget i stället nyttor som överväger kostnaderna med god marginal. Omprövningen leder till att nyttor kopplade till funktionsmålet ökar med omkring 35 miljarder kronor och nyttor kopplade till hänsynsmålet minskar något, med omkring 0,1 miljarder kronor.

9.7 Kraven i TEN-T-förordningen

I detta avsnitt sammanfattas hur planförslaget bidrar till kraven i TEN-T-förordningen. Mer detaljerade beskrivningar finns i Trafikverkets underlagsrapport om namngivna investeringar (2025:115). I Trafikverkets regeringsuppdrag[42] från våren 2025 finns beskrivningar om kraven och Trafikverkets tolkning av dessa. En sammanställning av planförslagets namngivna investeringar, information om de ingår i TEN-T-nätet och deras bidrag till TEN-T-kraven ges i tabellform i bilaga 1.

Nya länkar läggs till i TEN-T-nätet

I TEN-T-förordningens kartor finns ett antal nya länkar som regeringen tagit med som utpekade sträckor för utbyggnad. I planförslaget finns dessa med genom objekten i Tabell 30.

[41] Räppe, ny station saknas i jämförelsen eftersom det saknas Samlad effektbedömning.
[42] Trafikverket Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, regeringsuppdrag (TRV 2025:051).

Tabell 30. Nya länkar i TEN-T-nätet

Nya länkar i TEN-T-nätet	Total objektkostnad, mnkr
E4 Förbifart Stockholm	58 076
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	23 582
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg	2 679
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	21 008
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	37 638
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping	110 278

Många objekt bidrar till TEN-T-nätets utveckling

Trafik med långa godståg

Den nya TEN-T-förordningen innebär en höjd och förtydligad ambitionsnivå jämfört med tidigare, med krav på att trafik med långa godståg ska kunna framföras med en viss frekvens. De befintliga objekten för långa godståg i nationell plan 2022–2033 är inte tillräckliga för att möta kravbilden. I planförslaget ingår därför ett utökat åtgärdspaket för TEN-T stomnät gods som innehåller flera nya eller förlängda mötesstationer och förbigångsspår. I åtgärdspaketet ingår såväl namngivna objekt som specificerade trimningsåtgärder. I Tabell 31 framgår de namngivna objekt som i första hand syftar till förbättringar för långa godståg. Utöver dessa finns ett 30-tal objekt som bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T (se vidare i bilaga 1). Det är viktigt att alla åtgärder som bidrar till kraven om långa godståg, inklusive de trimningsåtgärder som ingår i åtgärdspaketet, prioriteras och samordnas i aktuella stråk för att uppnå avsedd effekt på TEN-T-kraven.

Tabell 31. Namngivna objekt som i första hand syftar till förbättringar för långa godståg.

Objektnamn
LTS; Hallsberg–Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg
LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning
Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation
Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation

Hastighet godståg 100 km/h på stomnätet för godstrafik

Det finns två relationer i Sverige där kravet om hastighet för godståg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå och Umeå–Sundsvall som inte uppfyller kravet om minst 100 km/h för godståg på minst 75 procent av sträckan. I beräkningen inkluderas Norrbotniabanan som utgör länken i stomnätet och som bidrar till att höja måluppfyllelsen. I Tabell 32 framgår de objekt som bidrar till ökad måluppfyllelse. Med planförslaget kvarstår brister i hastighet på delar av Malmbanan och på Ådalsbanan, men avvikelsen från kravet för de båda sträckorna kommer att vara liten.

Tabell 32. Objekt som bidrar till kravet om hastighet för godståg.

Objektnamn
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg

Hastighet persontåg 160 km/h stomnätet för persontrafik

Det finns sex längre relationer i Sverige där kravet om hastighet för persontåg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå, Haparanda–Umeå, Umeå–Sundsvall, Sundsvall–Gävle, Södertälje–Charlottenberg (NO) samt Kornsjö (NO)–Göteborg som inte uppfyller kravet om minst 160 km/h för persontåg på minst 75 procent av sträckan. I beräkningen inkluderas Norrbotniabanan och Ostlänken som utgör länkar i stomnätet och som bidrar till att höja måluppfyllelsen. I Tabell 33 framgår de objekt som bidrar till ökad måluppfyllelse. Med planförslaget kvarstår brister på samtliga sträckor. På några av sträckorna är persontrafiken dock ganska begränsad.

Tabell 33. Objekt som bidrar till kravet om hastighet för persontåg.

Objektnamn
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg
SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg
Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning

ERTMS

Trafikverket bedömer att införandetakten i Sverige innebär att kravet i TEN-T-förordningen om att införa ERTMS på hela TEN-T-nätet till år 2050 kommer att uppfyllas. Se vidare i avsnitt 7.2.

Mötesseparering på stomnätet för väg

TEN-T-förordningen innehåller krav på att stomnätet för väg ska ha separata körbanor för de båda trafikriktningarna, utom på speciella platser eller under en begränsad tid. Idag saknar delar av E18 mellan Karlstad och norska gränsen mötesseparering, liksom delar av E4 från Hudiksvall och norrut till finska gränsen. Även E10 från anslutningen till E4 i söder och upp till norska gränsen saknar mötesseparering.

I Tabell 34 framgår de objekt i planförslaget som innebär mötesseparering på stomnätet för väg. Med planförslaget kvarstår brister på samtliga sträckor som inte uppfyller kravet idag.

Tabell 34. Objekt som bidrar till kravet om mötesseparering på stomnätet för väg.

Objektnamn
E10, Avvakko–Lappeasuando
E10, Morjärv–Svartbyn (etapp 1)
E4 Kongberget–Gnarp
E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering
E4 Broänge–Daglösten mötesseparering
E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering
E4 förbifart Skellefteå

Planskilda korsningar på stomnätet för väg

TEN-T-förordningen innehåller krav på att stomnätet för väg inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan. Delar av väg 40 mellan Göteborg och Jönköping och delar av E18 mellan Arboga och norska gränsen har korsningar i plan. Detsamma gäller en del av E20 mellan Stockholm och Arboga, delar av E4 från Gävle och norrut till finska gränsen samt E10 från anslutningen till E4 och upp till norska gränsen.

I Tabell 35 framgår de objekt som innebär att korsningar i plan byggs bort. Med planförslaget kvarstår brister på nämnda sträckor ovan.

Tabell 35. Objekt som bidrar till kravet om planskilda korsningar på stomnätet för väg

Objektnamn
E4 Kongberget–Gnarp
E4 förbifart Skellefteå

Rastplatser på väg

TEN-T-förordningen anger krav på rastplatser med ett avstånd på högst 100 kilometer mellan varandra i det övergripande vägnätet senast 2050 och i stomnätet med ett avstånd på högst 60 kilometer mellan varandra senast 2040. Några av de namngivna objekten i planförslaget innehåller byggnation av rastplats, men huvuddelen av åtgärderna ligger inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, se avsnitt 7.4 om kapacitet och kvalitet.

9.8 Effekter för totalförsvaret

Såväl i direktivet som i propositionen beskrivs att det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Regeringen menar att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen.

Trots att effekter för totalförsvaret av transportinfrastrukturåtgärder har ett samhällsekonomiskt värde bör de av praktiska skäl, på grund av uppgifternas känsliga natur, hanteras i särskild ordning i samlade effektbedömningar och i prioriteringsarbetet.

Direktivet innebär begränsningar för Trafikverket att föreslå åtgärder som skulle kunna svara mot totalförsvarets behov. Det framgår att objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar inte ska ingå i förslaget till nationell plan, utan måste ”bedömas och finansieras i särskild ordning”. Planförslaget har ändå tagit hänsyn till totalförsvarets behov, och bidrar bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Vi har alltså inte valt åtgärder enbart på grund av effekter för totalförsvaret, men totalförsvarets behov har ingått som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder. De namngivna objekten i planförslaget innebär därför enbart en marginell mernytta för totalförsvaret. För genomförande av de åtgärder som Försvarsmakten bedömer som mest prioriterade, och som Trafikverket genom tillämpning av PLATÅ[43] bedömer som prioriterade, krävs beslut och finansiering i särskild ordning.

Sammantaget bedöms planförslaget bidra till ett robustare transportsystem – inte minst genom satsningarna på vidmakthållande. Ökad robusthet är till nytta i alla samhällstillstånd och innebär då en viss nytta även för samhällsviktiga transporter och militär rörlighet.

Om valet står mellan två *namngivna objekt* där det ena objektet har större positiva effekter för totalförsvaret så kan det spela in i valet av åtgärd, men åtgärder prioriteras inte in i planen enbart på grund av effekter för totalförsvaret. I bedömningen av vilka namngivna objekt som bedöms ha en positiv effekt på totalförsvarets behov har hänsyn tagits till:

- Geografi

[43] Planering av totalförsvarsåtgärder för en robust transportinfrastruktur.

    - Objektet berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) och/eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet.
    - Objektet ges högre prioritet om infrastrukturen är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.
- Typ av åtgärd
    - Objektet bedöms bidra till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

De åtgärder kring *vidmakthållande väg* som beskrivs i planförslaget kopplat till de effekter som vägnätet får vid genomförande av bärighet, underhåll och reinvesteringar bidrar till totalförsvarets behov. Eftersom totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder kommer effekterna för totalförsvaret att beaktas i prioriteringarna i samband med de årliga budgetarna, både i tid och omfattning. De ökade medlen till vägunderhåll innebär att vägarnas funktion kan säkerställas. Ökade medel innebär även att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas redan under denna planperiod. Under planperioden tidigareläggs åtgärder på sträckor och funktioner där totalförsvaret har särskilda behov.

Målsättningen vid *vidmakthållande av järnvägssystemet* är att kunna ta hand om reinvesteringsbehoven på de viktigaste person- och godsbanorna i så stor utsträckning som möjligt och samtidigt upprätthålla funktionen på övriga banor. Den ökade tillförlitligheten som återställandet bidrar till gör att mindre trafikerade delar kan få temporära trafikala nedsättningar. Bedömningen är dock att planen totalt sett kommer att bidra till en robustare och mer tillförlitlig järnväg ur ett trafikalt perspektiv, vilket även bidrar med positiva effekter för totalförsvaret.

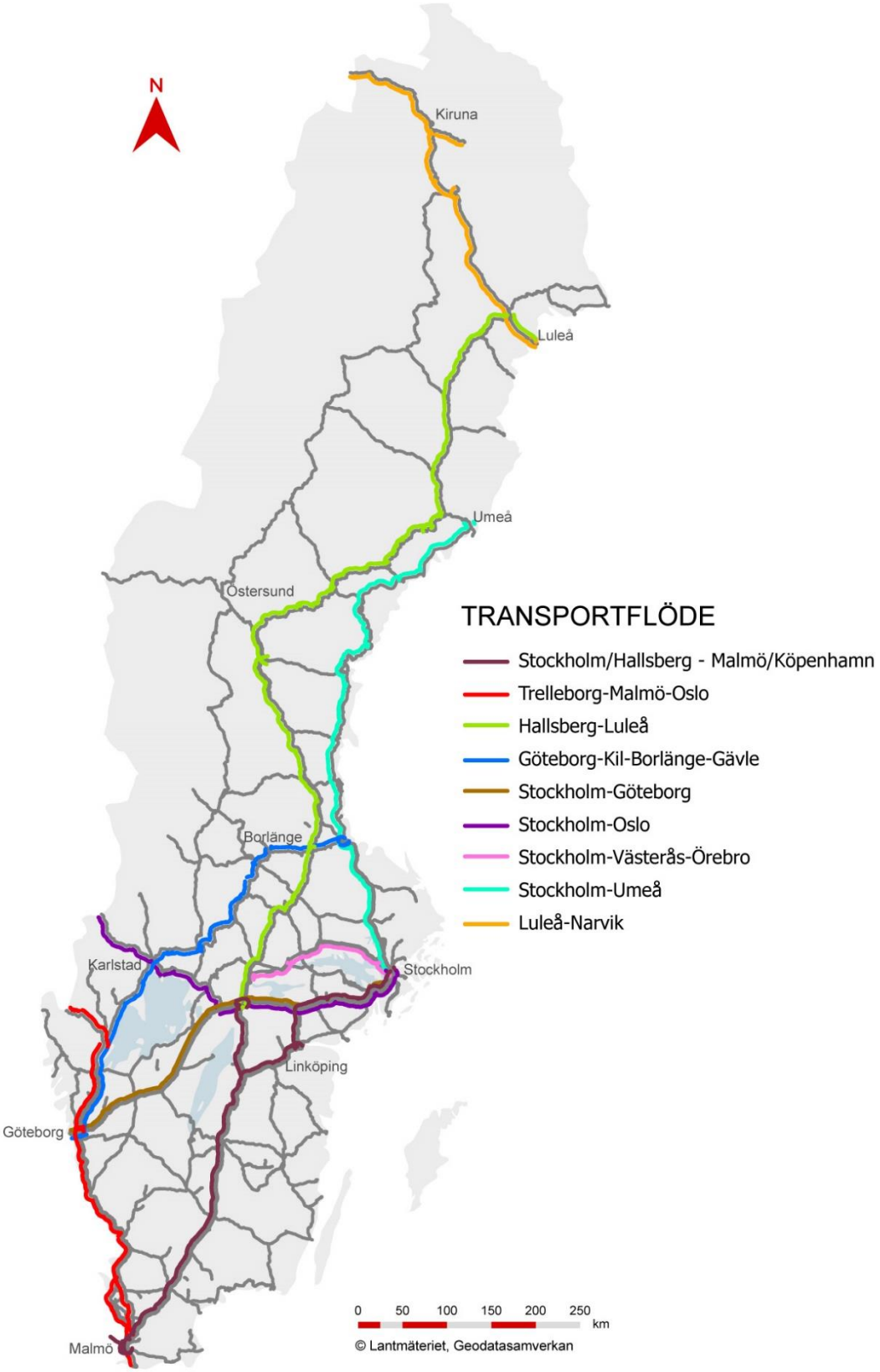
Trafikverket har för *trimningsåtgärder* valt att tolka "beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur" som att vi, i val mellan olika transportpolitiskt och samhällsekonomiskt motiverade åtgärder, ska låta totalförsvarets behov påverka prioriteringen av åtgärder. I förslaget till nationell plan anges inte vilka specifika trimningsåtgärder som ska prioriteras utan det görs i de årliga budgetarna. I bedömningen av vilka trimningsåtgärder som bedöms ha en positiv effekt för totalförsvaret kommer hänsyn att tas till:

- om objekt berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet
- om objekt är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet

- om objekt bidrar till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

9.9 Effekter per transportflöde (järnväg)

Som ett steg i att nå en sammantagen funktion i järnvägsanläggningen har Trafikverket beslutat om enhetliga transportflöden. Det innebär att åtgärder och effekter beskrivs geografiskt utifrån stora trafikvolymer. Transportflödena är framtagna tillsammans med järnvägsbranschen.



Figur 47. Stora transportflöden på järnväg.

Transportflödena utgör en grund i sammanställningen av planförslagets påverkan på sex olika målområden – se Tabell 36.

Tabell 36. Målområden som beskrivs.

Målområde	Förklaring
Kapacitet	Beskriver förmågan att transportera personer och gods med tåg på en viss bana.
Anläggningens tillstånd	Beskriver anläggningens status i förhållande till beslutad standard.
Tillgänglighet	Beskriver förmågan att leverera utlovad funktion.
Användbarhet	Beskriver i vilken grad olika kundgruppers behov av transportmöjligheter tillgodoses på ett ändamålsenligt, effektivt och tillfredsställande sätt.
Trafiksäkerhet, luft, buller	Beskriver bidrag till och utveckling av transportsystemet i förhållande till trafiksäkerhetsmålen och ökad hälsa.
Miljö och klimat	Beskriver bidrag till och utveckling av transportsystemet i förhållande till miljömål och klimatmål.

Trafikverket har bedömt planförslagets sammantagna effekter per transportflöde. Bedömningen inkluderar planerade investerings-, trimnings- och vidmakthållande-åtgärder och deras gemensamma påverkan på målområden. Förslag på åtgärder och dess effekter beskrivs mer detaljerat i underlagsrapporterna.

Transportflöde	Kapacitet	Anläggningens tillstånd	Tillförlitlighet	Användbarhet	Trafiksäkerhet, luft, buller	Miljö och klimat
Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn	↗	↗	↗	↗	●	↗
Trelleborg-Malmö-Oslo	↗	↗	↗	↗	●	↗
Hallsberg-Luleå	↗	↗	↗	↗	→	↗
Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle	↗	↗	→	↗	●	↗
Stockholm-Göteborg	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Oslo	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Västerås-Örebro	→	↗	→	→	↗	↗
Stockholm-Umeå	↗	↗	→	↗	↗	↗
Luleå-Narvik	↗	↗	↗	↗	↗	↗

Figur 48. Planförslagets effekter per transportflöde och målområde.
↗ Förbättras ● Fortsatt bra nivå → Bibehålls ↘ Försämras

Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd förbättras genom exempelvis upprustning av elkraft-anläggningarna, utbyte av omformarstationer samt införande av ERTMS. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trelleborg–Malmö–Oslo

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom förbättrad framkomlighet för större tåg.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de nedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Införandet av ERTMS på delar av flödet kommer att omhänderta underhållsbehovet på dessa delar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Hallsberg–Luleå

Kapaciteten förbättras på delar av flödet bland annat genom planerade åtgärder avseende höjning av största tillåtna axellast (STAX) samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd förbättras genom upprustning av bland annat spår och spårväxlar samt omhändertagande av hastighetsnedsättningar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kan komma att minska något.

Stockholm–Göteborg

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya förbigångsspår och mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras genom ett antal reinvesteringar där bland annat det eftersatta underhållet av kontaktledning återtas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trafiksäkerheten förbättras i och med plankorsningsåtgärder.

Stockholm–Oslo

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya förbigångsspår samt mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras genom ett antal reinvesteringar som exempelvis upprustning av kontaktledning och omhändertagande av hastighetsnedsättningar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Stockholm–Västerås–Örebro

Anläggningens tillstånd förbättras och bärighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras i och med planerade plankorsnings-åtgärder.

Stockholm–Umeå

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom hastighetshöjande åtgärder samt åtgärder avseende plattformar och mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad robusthet som följd. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kommer att minska något.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Luleå–Narvik

Kapaciteten förbättras på stora delar av flödet genom planerade åtgärder avseende höjning av största tillåtna axellast (STAX) till 32,5 ton och mötesstationer för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras. De hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att reduceras helt. Omfattande spårbyten och införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad eller oförändrad robusthet som följd. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Genomförandet av de nämnda åtgärderna kommer att få en märkbar påverkan på den nuvarande trafikeringen. Denna påverkan kan resultera i begränsat turutbud under perioder och att godstrafiken hänvisas till omledningsbanor.

Samlade effekter övriga banor

Banor som inte ingår i ett transportflöde grupperas enligt bantyper där förslag till åtgärder som har en påverkan på ett transportflöde belyses.

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 samt avhjälpande underhåll för att öka anläggningens livslängd och skjuta större åtgärder på framtiden. Förväntade effekter är att robustheten försämras 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 otrafikerade delar av anläggningen. En ökad risk finns för temporära hastighets-nedsättningar på de mest lågtrafikerade banorna.

Bantyp 7 och 8 – Rangerbangårdar och övriga bangårdar. Bantyperna har ett generellt stort eftersatt underhåll och inriktningen är att bibehålla dagens funktion på Hallsberg och Malmö rangerbangård samt att återställa funktionen på Sävenäs rangerbangård. Vad gäller övriga rangerbangårdar har Trafikverket gjort en utredning som utgör underlag för planrevidering och prioritering.

Fjärde delen: Genomförande

I den här delen beskrivs kritiska förutsättningar för att kunna fullfölja den nationella planen såsom hur vi arbetar för att stärka vår leveransförmåga och kostnadsstyrning. Vi beskriver också vikten av en god kompetensförsörjning i sektorn. Vi redogör för investeringsobjekt som kan bli aktuella att projekteras och byggas av annan aktör än Trafikverket och slutligen sammanfattas vårt förslag till plan i ekonomiska termer.



10 Genomförbarhet

10.1 Leveransförmåga

Trafikverket eftersträvar en ökad genomförandekraft och leveransförmåga i infrastrukturplanerna, såväl den nationella planen som länsplanerna. Med ökat kundfokus och effektivare processer är avsikten att vi bättre ska kunna bidra till ett transportsystem som möter samhällets nuvarande och framtida utmaningar.

Investerings- och underhållsåtgärder samplaneras

Många praktiska aspekter på genomförandekraften för nationell plan handlar om förmågan att kunna samordna och förena rätt typer av åtgärder med en fungerande trafik på våra vägar och järnvägar. För detta syfte har vi särskilda processer med stråkkoordinering (närtid) och stråkplanering (längre tidsperspektiv). Vi har även en genomförandeplanering för de närmaste sex åren, i vilken all samplanering av åtgärder sker, och en underhållsplan där underhållsåtgärder konkretiseras. Det här innebär sammantaget att den nationella planen inte är det mest konkreta uttrycket för hur Trafikverket ser på genomförbarhet, utan det finns andra processer och dokument för detta.

Det är också viktigt att komma ihåg att det är i den årliga nationella budgetprocessen som riksdagen tilldelar en årlig ram och aviserar beräknade ramar för ytterligare två år. Dessa utgör förutsättningen för Trafikverkets årliga verksamhetsplanering, och vi känner alltså inte till dessa ramar i den långsiktiga planeringen.

De i direktivet angivna ekonomiska ramarna för nationell plan innebär en historisk satsning på att utveckla och underhålla vägar och järnvägar i Sverige. Att bygga och rusta upp transportinfrastrukturen och samtidigt möta behov av trafikering är en utmaning. Redan under 2025 genomförs exempelvis 1 700 arbeten på järnvägen, vilket är det största antalet insatser någonsin. Vi kommer därför att arbeta ännu mer aktivt än tidigare med samplaneringen av våra åtgärder och med att skapa förutsättningar för en god leverantörsmarknad.

En god samverkan med leverantörsmarknaden är central

Trafikverket är en av de största upphandlande offentliga beställarna. År 2024 uppgick inköpsvolymen för entreprenader till cirka 47 miljarder kronor, tekniska tjänster och konsulter till cirka 10 miljarder kronor samt material och övriga tjänster till drygt 5 miljarder kronor. Därutöver gjorde vi 2024 inköp inom indirekt verksamhet för cirka 4 miljarder kronor. Leverantörsmarknaden står för mer än 70 procent av vår omsättning. Vår förmåga att genomföra våra uppdrag är följaktligen

beroende av samverkan med leverantörsmarknadens aktörer för att skapa största möjliga värde för pengarna.

Ökad konkurrens på anläggningsmarknaden mellan sektorer och länder

Sverige befinner sig i en mild lågkonjunktur, men konjunkturen prognoseras vara på uppgång. Läget på bygg- och anläggningsmarknaden visar en tudelad bild, med en kraftig nedgång i bostadsbyggandet samtidigt som utvecklingen inom anläggning (inklusive transportinfrastruktur) är positiv. Efterfrågan på den svenska anläggningsmarknaden är fortsatt stabil, och tillväxten är mest påtaglig i storstadsregionerna samt längs Norrlandskusten.

Ett fåtal svenska företag och koncerner dominerar anläggningsbranschen, och Trafikverkets 10 största leverantörer (i huvudsak entreprenadföretag) motsvarar cirka 45 procent av den totala inköpsvolymen. Koncentrationen av ett fåtal leverantörer ser relativt lika ut mellan Trafikverkets olika regioner. Däremot uppvisar Norrlands inland och delar av sydöstra regionen vanligen tendenser att det kan vara svårt att locka leverantörer.

Efterfrågan på entreprenader och tekniska konsulter drivs i hög grad av stora projekt som Ostlänken, Norrbotniabanan, Tvärförbindelse Södertörn och Göteborg–Borås. Entreprenadmarknaden präglas allt mer av internationell konkurrens med anledning av stora infrastrukturinvesteringar som genomförs i Sverige. En risk som identifierats för genomförandet av nationell plan är konkurrens från andra beställare och sektorer i Sverige samt i andra nordiska och europeiska länder. En särskild risk är om minskningen av investeringar inom husbyggnad leder till att arbetskraft lämnar branschen.

Inom delmarknaderna för investering väg och järnväg, byggnadsverk (underhåll och reinvestering bro och tunnel) samt reinvesteringar i spårområdet bedömer vi att det finns en tillfredsställande tillgång till entreprenörer. Inom belagd väg, signal-området och kraftförsörjning samt underhåll (väg respektive järnväg) finns däremot färre leverantörer.

Den svenska marknaden för tekniska tjänster och konsulter domineras av stora aktörer, som i hög grad verkar både nationellt och internationellt. Trafikverkets bedömning är att det generellt sett finns ett tillfredsställande antal tekniska konsulter på leverantörsmarknaden, även om vissa specifika kompetenser är en bristvara.

Inom järnväg tar Trafikverket en aktiv roll för materialförsörjningen

Beträffande materialförsörjning i järnvägsprojekt används en lösning där Trafikverket står för leveranserna av tekniskt godkänt material. Järnvägsmaterialet konkurrensutsätts i stället i tidigt skede genom offentlig upphandling. Leverantörerna av material återfinns främst i Sverige och övriga Europa. Trafikverkets bedömning är att konkurrenssituationen i de flesta fall är god, även om den till viss del är begränsad. Till exempel karaktäriseras flera sortiment av monopolsituationer, främst kopplat till äldre anläggningar. Försörjningsläget av järnvägsmaterial präglas fortsatt av långa och osäkra leveranstider till följd av omvärldsläget och även av volymökningar inom i princip samtliga järnvägs-förvaltningar i Europa. Särskilt problematiskt är leveranser inom ban- och signalmaterial samt vissa kontaktledningskomponenter. Trafikverkets bedömning är att prisbilden inom dessa segment kan påverkas. Även energitillgången och priserna för energi är av stor vikt för leverantörer inom järnvägsmaterial.

Inom vissa segment för järnvägsmaterial kan särskilda åtgärder behövas för att kunna utöka inköpsvolymerna eller förkorta ledtiderna. Generellt sett gäller att en större volymökning kan möjliggöras med åtminstone ett till två års framförhållning. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att säkra materialförsörjningen på kort och lång sikt. Det görs bland annat genom att dubblera leverantörerna inom sortiment där så är möjligt, konkurrensutsätta monopol samt att öka lagervolymerna och etablera nya lagerpunkter. Som exempel har Trafikverket etablerat lagerpunkter hos nuvarande leverantörer av kontaktledningsstolpar.

Risk för fortsatt uppgång av priser inom anläggning

Vad gäller priser på anläggningsmarknaden ökade dessa ungefär dubbelt så snabbt som priserna generellt under perioden 2011–2022. Investeringsindex för järnväg respektive väg ökade samtidigt med cirka 40–50 procent, och driftsindex för väg respektive järnväg med cirka 40 procent. Dessa ökningar kan jämföras med den generella prisutvecklingen för privat konsumtion mätt med konsumentprisindex (KPI-KS) som ökade med cirka 19 procent under 2011–2022. Faktorer såsom världsmarknadspriser på olja och stål liksom omvärldsläget har en påtaglig effekt på priserna.

En fortsatt uppgång av kostnadsläget kan antas om konjunkturen går upp. Om alla stora satsningar i och utanför Sverige genomförs samtidigt kan anläggnings-marknaden snabbt bli överhettad. Då riskerar Trafikverket att erhålla få anbud. Om aviserade satsningar såsom internationella infrastrukturprojekt, upprustning av totalförsvaret, industrisatsningar och grön omställning istället sprids i tiden, ökar chansen till en längre och mjukare konjunkturutveckling. Vi anpassar därför våra upphandlingar regionalt så att det inte kommer ut för stora volymer samtidigt.

Detta beaktas när genomförandeplanen och underhållsplanen tas fram, och det kan påverka hur projekten tidsmässigt genomförs.

Kostnadsutvecklingen har alltså en stor påverkan på anbudspriserna till Trafikverket, liksom efterfrågan på anläggningsmarknaden inom andra sektorer och länder. Trafikverket ser redan i dag att leverantörer har blivit mer selektiva när de lägger anbud, något som kan accelerera vid en konjunkturuppgång. Leverantörerna uttrycker även att lönsamheten är låg i Trafikverkets projekt. Samtidigt kan ny teknik förbättra effektiviteten och sänka kostnaderna för leverantörerna, framför allt på lång sikt.

Samarbetsfokus inom en rad områden är därför fortsatt prioriterat för att åstadkomma affärer som möter villkor och försättningar hos både Trafikverket och marknaden, och samtidigt uppnår de mål och effekter som eftersträvas.

Samarbete och innovation med leverantörsmarknaden är prioriterat

Trafikverkets förmåga att genomföra nationell plan 2026–2037 är avhängigt de relationer vi har med omvärlden. Med framförhållning och förutsägbarhet ges generellt sett goda möjligheter att attrahera leverantörer till de åtgärder som prioriteras. Kostnader och genomförandeförmåga kopplat till nationell plan beror alltså bland annat på vilka förutsättningar som Trafikverket skapar för leverantörsmarknaden i tidiga planeringsskeden.

För att öka attraktiviteten till affärerna har Trafikverket formulerat ett verksamhetsmål som innebär att ”vi är leverantörens förstahandsval”. När vi är prioriterade som kund får vi tillgång till marknaden och de bästa leverantörerna. Vi får konkurrens och motiverade leverantörer som ser till Trafikverkets behov. Detta gynnar utveckling av metoder och lösningar, och det är dessutom kostnadseffektivt.

Verksamhetsmålet är baserat på såväl akademisk forskning som enkäter till, och uppföljning av, Trafikverkets leverantörer. För att nå vårt mål genomför vi en rad åtgärder som syftar till att:

- bygga goda relationer med våra leverantörer
- utveckla våra affärsformer
- fatta snabba beslut och sänka konfliktnivån.

Samarbetet omfattar exempelvis bransch- och leverantörsmöten på regional, nationell och internationell nivå. På branschnivå har Trafikverket ett nära utvecklingssamarbete med bland annat Byggföretagen, Innovationsföretagen och Swedtrain. På leverantörsnivå sker samarbete med våra största leverantörer, exempelvis genom leverantörsteamsmöten. Vi tar också fram nya samarbetsformer i

projekten som bygger på lyssnande och dialog. Vi genomför även regionala leverantörsdagar varje år för att träffa våra leverantörer och presentera aktuella affärer. Inom ramen för arbetet med ”vi är leverantörens förstahandsval” för vi även dialog med de största internationella leverantörerna på den europeiska marknaden. Bland annat genomfördes i december 2024 en första internationell version av leverantörsdagarna, ”Management week”.

Det utvecklade arbetet handlar även om att öka vår förmåga att göra rätt val av affärsupplägg, att testa nya affärsmodeller (till exempel alliansmodellen) och att tillhandahålla förfrågningsunderlag på engelska samtidigt som vi godtar engelska som arbetsspråk i projekt. Dessutom genomlyser vi befintliga tvister och bestridda fordringar i pågående och genomförda kontrakt.

Fler leverantörer är nöjda med Trafikverket

Enligt mätningen Nöjd leverantörsindex (NLI) 2024 är allt fler leverantörer som helhet nöjda med Trafikverket som kund. En positiv resultatutveckling kan ses inom flera områden, framför allt vad gäller it-system, uppföljningsmodell samt balans i riskhantering. Däremot visar mätningen att tekniska konsulter och entreprenörer är mindre nöjda än leverantörer av varor och tjänster, bland annat när det gäller samarbete och relation. Området har störst inverkan på leverantörernas helhetsintryck, och är fortsatt prioriterat för Trafikverket.

Vi behöver stärka dialogen och öka transparensen under hela projektet, utveckla former för att tänka nytt tillsammans med leverantörerna, prova nya arbetssätt och utveckla våra processer och ha en rättvis fördelning av risker som gagnar både beställare och leverantör. Inom området utveckling och innovation finns fortsatt förbättringsmöjligheter, även om resultatet har förbättrats tydligt sedan 2022. Det finns alltså fortsatt stort utrymme för förbättringar gällande ökad produktivitet, uppmuntran till förbättringsförslag och att stimulera till innovation.

Efterfrågan på anläggningsentreprenader präglas enligt marknadens aktörer i många fall av kort framförhållning, oförutsägbarhet och osäkerhet. Det gör att drivkrafterna är låga vad gäller större kliv och stora investeringar inom till exempel grön teknik, automatisering och digitalisering. Exempelvis kan det vara svårt att hantera test av metoder som potentiellt ger långsiktig nytta, men som på kort sikt kan innebära en högre kostnad. Samtidigt pekar EU ut vikten av offentlig efterfrågan som drivkraft för innovation i transport- och anläggningssektorerna.

En strävan efter fler högpresterande maskiner inom järnväg

Ett exempel på hur Trafikverket arbetar med att skapa långsiktiga affärsmässiga förutsättningar för investeringar i produktionsmetoder och kapacitet i upphandlingar är den maskinpolicy för järnväg som började gälla från januari 2025.

Policyn är en del i arbetet med att tillgängliggöra effektivare maskiner för ett effektivare järnvägsunderhåll – rätt maskin till rätt arbete.

Dagens maskinpark är uppbyggd av alltmer generella maskiner. Det innebär lägre investeringskostnader, men medför i gengäld ofta lägre produktionstakt och en större påverkan på trafiken. I en situation där samhällets behov av transporter ökar samtidigt som järnvägens eftersatta underhåll har vuxit behövs styrning mot moderna funktionsspecifika högpresterande maskiner där kundnytta och ett samhällsekonomiskt perspektiv är prioriterat. Även det rådande omvärldsläget med ett ökat fokus på krisberedskap understryker angelägenheten i att den operativa förmågan stärks genom fler tillgängliga och effektiva maskiner. Nästa steg är att tydliggöra hur förflyttningar ska göras inom olika maskinintensiva verksamheter. Nya affärslösningar kommer att behövas såsom specifika maskintjänstekontrakt, fleråriga entreprenadkontrakt och incitament för arbetsmetoder som ger effektivare produktion.

Tydliga klimatkrav kan minska kostnader för omställning

Ett annat område som påverkar efterfrågan av och kravställning i Trafikverkets entreprenader är omställningen mot ett mer miljö- och klimatmässigt hållbart samhälle.

Inom EU finns flera beslutade styrmedel för att nå mål om minskade utsläpp. Det gäller exempelvis de båda systemen med handel med utsläppsrätter (ETS1 och ETS2), ansvarsfördelningsförordningen[44] (som hanterar det som ligger utanför handeln med utsläppsrätter) och gränsjusteringsmekanismen för koldioxid (där tullar planeras mot länder med lägre klimatkrav). Nästintill samtliga utsläpp som uppstår inom transportsystemet – inklusive byggande, drift och underhåll av infrastrukturen – omfattas eller kommer att omfattas av dessa styrmedel.

Både Trafikverket och andra aktörer måste ta höjd för kostnader kopplat till klimat. Trafikverket bedömer att klimatomställningen kommer att öka de verksamhetsrelaterade kostnaderna med omkring 20–30 miljarder kronor under nästa planperiod jämfört med om inga styrmedel för klimatomställning alls hade funnits. Ungefär en tredjedel består av drivmedelskostnader och två tredjedelar är materialrelaterat. Dessa kostnader beror i hög grad på styrmedel på EU- och nationell nivå som påverkar material och drivmedel. Dessa kan vi inte välja bort och de är i princip oberoende av vilka klimatkrav Trafikverket ställer. Kostnaderna kan ses som en investering för att minska klimatpåverkan i framtiden. Vi märker redan nu att klimatrelaterade väderfenomen medför mycket stora kostnader vid exempelvis översvämningar och bränder.

[44] ESR effort sharing regulation Förordning - 2023/857 - EN - EUR-Lex.

Däremot kan Trafikverket genom olika åtgärder dämpa kostnadsökningen genom att premiera kostnadseffektiva utsläppsminskningsåtgärder i våra upphandlingar. Ett exempel är omställningen till nollutsläppsfordon och arbetsmaskiner som kan minska kostnaderna jämfört med konventionell dieseldrift under planperioden. Det kan därför vara fördelaktigt för hela branschen om Trafikverket ställer tydliga klimatkrav eller ger klimatbonus i våra upphandlingar.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

Elektrifiering, digitalisering och automatisering påverkar de framtida transportmönstren genom att det leder till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare. Digitaliseringen har lett till ett ökat distansarbete, och sannolikt också färre tjänsteresor. Elektrifieringen kan öka biltrafiken något, medan självkörande fordon inte bedöms ha någon större påverkan på mängden biltrafik under planperioden. Sammantaget bedöms inte dessa trender ha någon avgörande påverkan på transportmönstren och därmed inte heller för urvalet av investeringsobjekt i planen.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering kan också effektivisera transporter och ge bättre resmöjligheter. Trafikverket har en viktig roll för att påskynda denna utveckling. Det gör vi exempelvis genom utvecklingsprojekt såsom digital vinter (intelligenta informationssystem om vinterväglag som ökar trafiksäkerheten), digitala automatkoppel (automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten) eller digitala trafikregler. Ett annat exempel är att vi har tagit fram en metod för digital bedömning av rälsens skick, där mätvagnar filmar Trafikverkets hela järnvägsanläggning under färd. Med hjälp av artificiell intelligens analyseras och tolkas bilderna för att identifiera sprickbildning på rälsen. Det gör att skador kan repareras innan de har hunnit bli så allvarliga att hela rälen behöver bytas. Det har gjort att vi undvikit dyra akuta rälsbyten och minskat driftstörningar, vilket resulterat i en besparing på över 200 miljoner kronor under ett enda år.

Även inom elektrifieringen av flygtrafiken kan Trafikverket komma att få en viktig roll. Här finns utmaningar där det inte är klarlagt vem som ska ansvara för vad. Det gäller bland annat krav på ny infrastruktur för att snabbt kunna ladda el- och vätgasflygplan. Utvecklingen av nya flygplan påverkar också den markbaserade infrastrukturen och flygplatsernas utformning, och den kan även komma att påverka var det behövs start- och landningsplatser och vilka principer som behövs för etablering av sådana platser.

För att tillvarata digitaliseringens möjligheter behöver Trafikverket slutligen öka den digitala mognaden och skapa förutsättningar för att nyttja digitalisering i förändring och utveckling. Digitaliseringen innebär också utmaningar när det gäller

att definiera myndighetens roll i digitaliseringen, och att anpassa verksamhet och organisation till nya förutsättningar.

Trafikverkets elenergibehov kommer att öka markant

Trafikverket är en av Sveriges största förvaltare av elanläggningar och en betydande elanvändare, med ett elenergibehov som förväntas öka framöver. Drivkrafterna bakom denna utveckling är bland annat ökad tågtrafik, elektrifiering av färjor och en accelererande digitalisering av transportinfrastrukturen. Samtidigt växer konkurrensen om elenergi i takt med att hela samhället elektrifieras för att nå uppsatta klimatmål. Scenarier från Energimyndigheten, Svenska Kraftnät, Energimarknadsinspektionen och Trafikverket pekar på en nationell elförbrukning på 200–340 TWh år 2045, beroende på graden av elektrifiering.

På denna snabbt föränderliga energimarknad blir det avgörande för Trafikverket att säkra en stabil och tillräcklig elförsörjning. Detta kräver ett mer strategiskt och proaktivt förhållningssätt, där vi inte bara planerar för egen elförbrukning utan också tydligt kommunicerar behoven till elnätsägare och beslutsfattare. På så sätt kan vi säkerställa att samhällsviktig infrastruktur fortsätter att fungera säkert, pålitligt och hållbart, även i framtidens elektrifierade Sverige.

Vi har tagit fram prognoser för vårt elenergibehov fram till 2045. Elförbrukningen förväntas öka från dagens cirka 2 750 GWh till närmare 3 350 GWh år 2045. Prognoserna baseras på kända framtida förändringar kombinerat med statistisk trendanalys.

De viktigaste delarna som bidrar till det totala elenergibehovet inkluderar:

- Järnvägstrafiken. Den står för den största (cirka 80 % av den totala) och också snabbast växande elenergiförbrukningen. Trafikverket köper in el för järnvägstrafiken, men säljer vidare merparten av den till tågoperatörer. Den fortsatta trafikökningen och elektrifieringen av järnvägsnätet innebär att stora mängder el behövs för att driva tågen och säkerställa pålitlig trafik.

- Järnvägsunderhåll. Underhåll av järnväg står för den näst största posten i Trafikverkets elenergiförbrukning. Det innefattar framför allt elförbrukningen för hjälpkraft. Hjälpkraften är extremt väderberoende eftersom en stor del utgörs av växelvärme, och därför kan det vara stora variationer från år till år. Trots detta ses en ökande trend över tid.

- Vägunderhåll. Fram till cirka år 2034, när flera komplexa tunnlar planeras ha tagits i drift, förväntas elenergiförbrukningen öka något. Därefter beräknas den förbli mer eller mindre konstant. När det gäller ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) och andra elektriska anläggningar antas det framtida elbehovet minska, men svårigheter att få fram abonnemang till platserna kommer att vara en fortsatt utmaning. Elförbrukningen för vägbelysning

förväntas vara mer eller mindre konstant, i och med att ökningen från tillkommande anläggning kan antas jämnas ut av utbyte till mer energieffektiv LED-belysning.

- Färjerederiet. Trafikverkets färjor övergår successivt till eldrift enligt den strategiska planen Vision 45, för att uppnå kraven på klimatneutralitet till år 2045. Detta innebär ett ökat elenergibehov för drift av färjorna, men detta utgör en relativt liten del av Trafikverkets totala förbrukning.

- Lokaler. Generellt ses en nedåtgående trend i elanvändningen för lokaler. Detta kan förklaras av bland annat en högre andel distansarbete samt åtgärder för att effektivisera både lokaler och energiförbrukning.

- It och telekom. Trafikverkets väg- och järnvägsanläggning digitaliseras och utvecklingen av AI, för att stötta verksamheten, börjar ta fart. Samtidigt behöver Trafikverket bygga fler datahallar under perioden 2025–2045, för att öka redundansen och stärka robustheten och tillgängligheten till information. Vi kommer även att behöva modernisera vår kommunikationsanläggning, vilket kräver mer utrustning längs järnvägen och dessutom parallella system som kommer att öka energianvändningen under en övergångsperiod.

Vi står alltså inför en framtid där vårt elenergibehov kommer att öka markant i takt med elektrifieringen av transportsystemet och den ökande digitaliseringen av infrastruktur och drift. För att säkerställa en pålitlig och hållbar transportinfrastruktur är det avgörande att Trafikverkets behov prioriteras vid tilldelning av el och elabonnemang på elmarknaden.

10.2 Kompetensförsörjning

Kompetensbrist råder inom hela infrastruktursektorn

Det finns ett stort kompetensbehov inom transportinfrastruktursektorn och de flesta aktörer vittnar om att de har svårt att rekrytera den kompetens de behöver. Kompetensbristen beror bland annat på ändrad demografi med allt färre i arbetsför ålder samt nya krav på kompetensförsörjning kopplat till en snabb förändringstakt inom exempelvis digitalisering och även det säkerhetspolitiska läget. En robust och väl fungerande kompetensförsörjning är central för krisberedskap och förmågan att hantera höjd beredskap eller andra samhällsstörningar.

Det är svårt att få en övergripande bild över kompetenssituationen inom olika trafikslag, men indikationer visar att kritiska brister främst finns inom järnväg och sjöfart. Även inom väg upplevs kompetensbrist. Kompetenssituationen skiljer sig också åt geografiskt, bland annat eftersom utbildningsplatser finns på få orter i landet. Utbildningarnas och branschens attraktivitet är en viktig fråga för arbetsgivare och branschorganisationer att gemensamt arbeta med.

Även om situationen är kritisk idag ser kompetensbehovet bara ut att öka i omfattning de kommande åren, och situationen är likartad i flera länder. För att hantera kompetensbristen i svensk infrastruktursektor behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen.

Kompetenssituationen en akut fråga för planens genomförande

Rätt kompetens är avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Kompetensbrist kan leda till att vi inte kan genomföra åtgärder i nationell plan så som tänkt. Det kan i sin tur resultera i försämrade transporter och försörjningskedjor, tidsförseningar av planerade projekt, kostnadsökningar, bristfälliga lösningar, säkerhetsincidenter eller en ohållbar infrastruktur.

Genomförandet av den nationella planen bygger på en process som omfattar planering, projektering, byggande, drift och underhåll. Varje steg i denna process förutsätter en fungerande kompetensförsörjning och tillgång till utbildad personal. De kompetensrelaterade utmaningarna skiljer sig åt mellan olika delar av processen, med en viss tyngdpunkt kopplat till de som genomför arbeten ute i anläggningarna. Vissa yrkesroller, såsom maskinförare, projektörer och anläggningsarbetare, återfinns inom hela samhällsbyggnadsområdet och påverkas av en generell konkurrens om arbetskraft exempelvis inom sektorer för bostad, energi och VA. Andra yrkesroller är mer trafikslagsspecifika.

De ekonomiska ramarna för den nationella planen möjliggör historiskt stora satsningar på investeringar såväl som på vidmakthållande inom både väg och järnväg. Det innebär bland annat att Trafikverket planerar avsevärt utökade insatser inom de järnvägsspecifika BEST-områdena (bana, el, signal och tele), samtidigt som vi bedömer att kompetensförsörjningen inom dessa områden tydligt indikerar brister på utförarsidan. Trafikverket har grovt uppskattat att resursbehovet inom BEST når en maximal nivå 2028 med cirka 6 900 yrkesverksamma, vilket är betydligt fler än vad som sannolikt finns att tillgå i dag. vår bedömning är att detta förhållande riskerar att leda till en överhettning som driver upp entreprenadkostnaderna.

Ytterligare förbättringsåtgärder behöver komplettera pågående initiativ

Trafikverkets ambition är att vara en attraktiv arbetsgivare med stärkt innovationskraft som erbjuder goda utvecklingsmöjligheter. Vi behöver säkra rätt bemanning och kompetens för att hantera en komplex anläggning och en ökad volym av investeringar och underhåll. Vi behöver även kunna tillvarata nya möjligheter som skapas genom teknikutveckling, digitalisering och automatisering. Genom konkreta initiativ behöver vi bidra till en god kompetensförsörjning i hela sektorn.

Trafikverket har bland annat tagit initiativ till ett kompetenscentrum för vägteknik som etablerades 2023, och även Järnvägscollege är etablerat och har mottagits positivt av branschen.

I maj 2025 redovisade Trafikverket ett regeringsuppdrag om förslag till åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet (Trafikverket 2025:055). Rapportens mer övergripande slutsatser är i mångt och mycket överförbara även till andra trafikslag. Vi fokuserar i rapporten på upphandling, prognoser och utbildning eftersom dessa aspekter är grundläggande för en fungerande och långsiktig kompetensförsörjning. I rapporten konstaterar vi att mycket av befintliga och pågående initiativ upplevs fungera väl, samtidigt som ytterligare förflyttningar behövs. Den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen bedöms finnas i utbildningssystemet. Som en del i att stärka förutsättningarna för detta föreslås i rapporten att Trafikverket ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen. Att den långsiktiga kompetensförsörjningen till järnvägen är kritisk har även framhållits av Initiativet Omtag Svensk Järnväg, som anger att statusen på yrkesprogrammen behöver höjas.

På motsvarande sätt som i uppdraget ovan bedömer Trafikverket att det är nödvändigt att belysa kompetenssituationen även inom övriga trafikslag. Detta blir än viktigare ur ett totalförsvarsperspektiv.

10.3 OPS och andra alternativa genomförandeformer

I infrastrukturpropositionen är en prioritering från regeringen att möjligheter till alternativ finansiering ska prövas. Skrivningarna preciseras i direktivet till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan. Där beskrivs dels tre större objekt eller geografiska områden där regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer, dels att regeringen avser att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket.

Trafikverket gavs därför i uppdrag att återkomma med ytterligare underlag i dessa frågor i förslaget till nationell plan. Nedan beskrivs frågan om alternativa genomförandeformer. De tre utpekade objekten beskrivs översiktligt i avsnitt 12.3. En utförligare redovisning finns i underlagsrapporten om objekt för offentlig-privat samverkan (Trafikverket 2025:117).

Regeringen har bett om förslag på OPS-objekt

I direktivet betonar regeringen att syftet är att pröva om andra genomförandeformer kan ge effektivitetsvinster. Regeringen skriver: ”*Under den kommande planperioden avser regeringen att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket. Regeringen anser att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara lämpligt för utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. Att genomföra ett objekt som ett OPS bör*

ge ett mervärde jämfört med andra relevanta förvaltningsformer. Huvudsyftet med OPS-modellen är att pröva om en sådan modell kan ge effektivitetsvinster i det svenska transportsystemet."

I direktivet anges att Trafikverket ska ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för OPS. Objekten ska företrädesvis vara på vägområdet, men kan även vara inom järnväg, och de ska ingå i förslaget till nationell plan. Minst 7 och högst 15 objekt ska föreslås. Några kriterier anges för urvalet och i korthet är de:

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder.
- Investeringsstorleken bör ha ett riktvärde kring cirka 3 miljarder kronor upp till 13 miljarder kronor.
- Objektet bör bedömas ha flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten.

Slutligen anges att regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av OPS-objekt, och som också ska föreslå objekt för OPS. Utredaren tillsattes under våren 2025 (Dir. 2025:66).

Både renodlade OPS-lösningar och andra alternativa genomförandeformer föreslås

Vi har tolkat regeringens uppdrag som att de förslag på objekt som tas fram kan innehålla både projekt lämpliga för OPS-formen och sådana som genomförs i liknande former. För att få jämförelseobjekt till Trafikverkets gängse genomförande- och driftsformer bedömer vi att även andra typer av alternativa genomförandemodeller kan vara relevanta. Det kan gälla olika typer av samarbetsmodeller där den privata aktören får ett mer långtgående ansvar än i traditionell upphandling, exempelvis Trafikverkets alliansmodell. Ett annat exempel är när ett paket skapas av flera liknande mindre objekt, vilket ger möjligheter till upprepningseffekter.

Arbetet med att identifiera lämpliga objekt för OPS eller annat alternativt genomförande började med en analys av samtliga namngivna investeringsobjekt som har varit kandidater till att tas med i förslaget till nationell plan. Ett urval har därefter gjorts utifrån de kriterier som anges ovan om investeringens storlek, tydlighet i avgränsning och möjlighet att attrahera flera anbud vid upphandlingen. Dessutom har en grov bedömning gjorts av om det finns något som gör objektet särskilt lämpligt att genomföra som OPS eller annat alternativt genomförande. Det gäller exempelvis om objektet kan ge möjligheter att kombinera genomförandet med ett långsiktigt ansvar hos entreprenören för drift och underhåll och/eller om

det finns frihetsgrader i genomförandet. Även möjlighet till delfinansiering med avgifter har vägts in som ett urvalskriterium.

Vår ambition har varit att välja ut objekt som är av lite olika karaktär och i olika planeringsskeden, för att på så sätt få en objektsbank som kan ge erfarenheter av lite olika slag. Tyngdpunkten har legat i objekt som kommit relativt långt i planeringen, eftersom privata entreprenörer normalt är mindre villiga att gå in projekt i tidiga skeden där riskerna kan vara stora.

Nio objekt bedöms intressanta att gå vidare med

Vi har identifierat att följande objekt kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS):

Vägobjekt

- E4 förbifart Skellefteå (cirka 2,4 miljarder kronor)
- E4 Kongberget–Gnarp (cirka 2,7 miljarder kronor)
- E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, sträckan trafikplats Gladö kvarn–trafikplats Slätmossen (cirka 4,7 miljarder kronor)
- Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro (cirka 1,2 miljarder kronor).

Järnvägsobjekt

- Tomteboda bangård (cirka 4,2 miljarder kronor, delar bör kunna lånefinansieras och betalas med serviceavgifter)
- Del av Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg (cirka 38 miljarder kronor för hela objektet)
- Del av Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), delen ny bana Olofström–Blekinge kustbana (cirka 2,9 miljarder kronor)
- Del av Värnamo–Jönköping/Nässjö, delen Byarum–Tenhult ny järnväg (cirka 2,7 miljarder kronor)
- Del av Hässleholm–Lund, två nya spår (cirka 32 miljarder kronor för hela objektet).

11 Kostnadsstyrning

Inom Trafikverket pågår ett prioriterat arbete inom områdena kostnadsstyrning, kostnadskontroll och kostnadseffektivitet. Arbetet gäller både investerings- och underhållsverksamheten och sträcker sig över flera områden. Syftet är att nyttja skattepengarna effektivt samtidigt som våra prognoser och kalkyler ska vara trovärdiga genom att ligga nära det faktiska utfallet.

Ett samlat program drivs för ökad kostnadsstyrning

För att följa utvecklingen inom området kostnadsstyrning drivs det sedan flera år ett program inom Trafikverket med uppgiften att regelbundet presentera en samlad bild över alla pågående aktiviteter inom området samt vid behov ta initiativ till nya åtgärder. Kostnadseffektivitet är dessutom ett av fem prioriterade målområden i Trafikverkets verksamhetsplan.

Situationen skiljer sig delvis åt mellan investerings- och underhållsverksamheten eftersom ny- och ombyggnationer genomförs som projekt och underhålls-verksamhet som processer. Detta är naturligtvis att förenkla bilden, men det visar på att det finns olika förutsättningar.

Historiskt har det inträffat kostnadsökningar i Trafikverkets investeringsobjekt som har uppmärksammats av bland annat Riksrevisionen och regeringen. Objekten blir dyrare, men det är ett mindre antal av dem som blir väsentligt dyrare. De största procentuella avvikelserna kan härledas till tidiga skeden samt att mindre objekt ökar mer i procent än stora projekt. De stora objekten ökar däremot mer i kronor. Vad gäller underhållsverksamheten är det minst lika viktigt att träffa budget, men också att kunna analysera kostnadsnivån för olika tjänster samt differenserna mellan kontrakterade och utförda mängder. Generellt sett gäller därmed behovet av en transparent, standardiserad och väl fungerande kostnadsstyrning både för investerings- och underhållsverksamheten.

För att ytterligare stärka vårt arbete med att vidareutveckla och förbättra processerna för kostnadskontroll har regeringen uppdragit åt myndigheten Trafikanalys att stödja Trafikverket genom att granska, analysera och följa utvecklingen. Vi ser ett stort stöd i Trafikanalys och upplever att det är en styrka att uppdraget sträcker sig över en längre tid.

Trafikverkets arbete med namngivna objekt utgår från regeringens beslut i tre olika steg. Det *första beslutet* fattas när regeringen fastställer den nationella planen. Det *andra beslutet* sker när ett namngivet objekt utretts och de övergripande planeringsförutsättningarna fastställts, vilket sker i det så kallade beslutet om förberedelse för byggstart. Det *tredje steget*, regeringens definitiva byggstartsbeslut,

fattas när Trafikverket slutfört planeringen och kunskapen om det namngivna objektet är tillräcklig för att slutligt upphandla och genomföra åtgärden.

Programmet innehåller en palett av åtgärder

Vägen till en bättre kostnadskontroll består av en palett av olika åtgärder. Vi arbetar därför med att utveckla grundkalkylerna, fånga upp kostnadsökningar redan i tidiga skeden, utreda mer grundligt innan det tas definitiva beslut, bedöma om planen som helhet är rimligt kostnadsbedömd utifrån tidigare erfarenheter, införa en riskreserv för de avvikelser som ändå kommer att inträffa samt slutligen använda möjligheten till att ompröva enskilda objekt vid kraftiga kostnadsökningar.

Trafikverket gör olika typer av kostnadsbedömningar under objektens levnad, från idéstadie till att anläggningen är öppnad för trafik. I tidiga skeden är osäkerheterna stora när det gäller både objektets utformning och omfattning, men allt eftersom bilden blir mer och mer detaljerad blir förutsättningarna tydligare och riskerna går då att bedöma och beräkna. Det finns därför ett behov av att systematiskt hantera osäkerheter och risker på ett strukturerat och enhetligt sätt genom objektens utveckling.

Osäkerhet karaktäriseras av brist på information för att förutsäga utfall. Det kan handla om situationer där vi inte vet vilka händelser som kan inträffa eller vilka konsekvenser de kan få. Risk, å andra sidan, är förknippat med situationer där vi har tillräckligt med information för att kunna beräkna sannolikheter och konsekvenser.

Olika metoder för kostnadsbedömningar tar hand om osäkerheter och risker på olika sätt och med en systematisk hantering blir arbetet transparent och spårbart. Det gör att olika metoder kan kalibreras mot varandra vilket skapar förutsättningar för att utvärdera resultat över tid och få en erfarenhetsåterföring som ger möjlighet att anpassa metoderna.

Det är avgörande att ha en tillräckligt bra uppfattning om kostnaderna i tidiga skeden för att kunna jämföra olika projekts samhällsekonomiska lönsamhet i ett prioriteringsskede. Vad olika objekt bedöms kosta är ett viktigt underlag vid beslut om vilka objekt som ska genomföras. Om kostnaderna för enskilda projekt är underskattade riskerar fel objekt att väljas ut för genomförande, vilket gör att den totala samhällsnyttan blir mindre än den kunde ha blivit.

Några nyheter är prioriteringskriterier, referensklassprognoser och riskreserv

För att stärka utredningsskedet och hitta den mest kostnadseffektiva lösningen har vi i arbetet med detta planförslag använt tydligare prioriteringskriterier än tidigare – se avsnitt 1.1. Sådana tydliga kriterier medför också att det blir tydligare för

uppdragsgivare och medborgare varför ett visst objekt prioriterats framför ett annat.

Eftersom det finns en stor osäkerhet i tidiga skeden, trycker Trafikverket i denna planrevidering på att objekt i den andra halvan av planen ska ses som utredningsobjekt. Det innebär att regeringen tar definitiva beslut om genomförandet först i samband med att regeringen beslutar om byte av byggstartsgrupp. Då bygger beslutet på säkrare kunskap om utformning och kostnader. Det kräver att kostnadsbedömningar, innehållsförändringar och samhällsekonomiska underlag följs upp löpande för att kunna ligga till grund för beslut om genomförande eller omprövning.

Ett sätt att dra lärdom från tidigare erfarenheter av osäkerheter är en metod kallad referensklassprognoser. Ett utvecklingsarbete pågår inom Trafikverket och trots att underlagen har varit begränsade har det lett fram till viktiga reflektioner. Arbetet kommer därför att fortsätta med målet att etablera ytterligare ett verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar.

Även om vi utvecklar metoderna för kostnadsbedömningar kommer det att inträffa kostnadsavvikelser. Därför kommer det att införas en central riskreserv som omfattar hela portföljen av namngivna investeringsobjekt – se avsnitt 7.3. Riskreserven ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsfördyringar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot fördyringar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas (Figur 49).

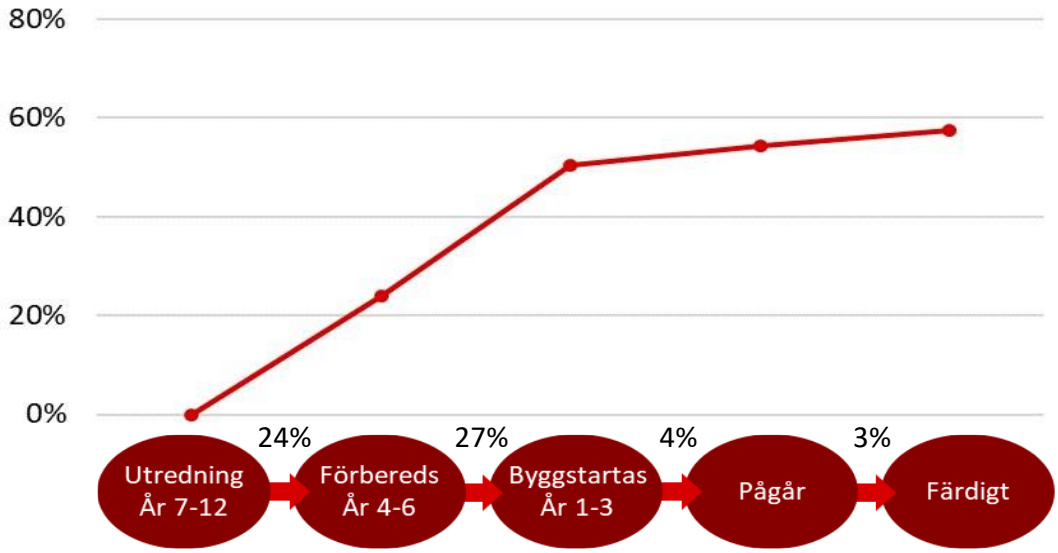


Figur 49. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

När en investering först kommer med i nationell plan är dess kostnad och effekter mycket osäkra. Dels är investeringens utformning och omfattning ännu inte bestämd, dels har de data som krävs för närmare kostnads- och effektberäkningar ännu inte samlats in. Det är först i och med att ett investeringsförslag tas med i den nationella planen som dess utformning, kostnad och effekter börjar utredas i detalj.

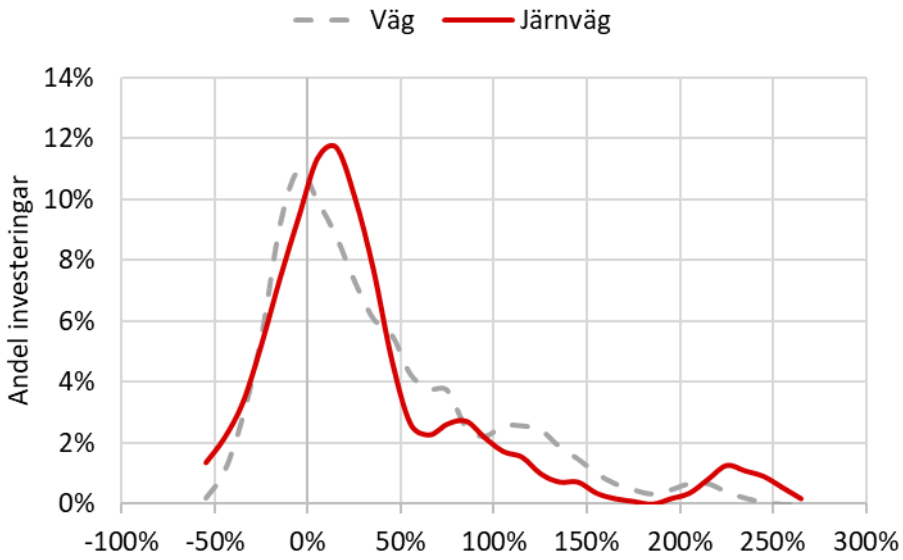
Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat– se Figur 50. Kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut ligger däremot i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna (även om det förstås förekommer variationer).



Figur 50. Investeringars kostnader ökar framför allt under utrednings- och planeringsskedet.

Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Om kostnaderna underskattades ungefär lika mycket för alla investeringar vore inte omprövningar i senare skeden lika angeläget – rangordningen av investeringsförslag skulle ju inte påverkas om alla investeringars kostnader ökade lika mycket. Men spridningen i hur kostnadsbedömningarna förändras under utredningsskedena är i själva verket mycket stor – se Figur 51.



Figur 51. Endast ett begränsat antal investeringar ökar kraftigt i kostnad. Att undvika generella kostnadsökningar för hela portföljen handlar i hög grad om att ompröva dessa.

Under utredningsskedet visar sig många investeringar leva upp till förväntningarna, medan en mindre andel av investeringarna visar sig kosta mycket mer (eller ge lägre samhällsnyttor) än förväntat. De investeringar som visat sig bli så dyra att de inte längre är värda sin kostnad bör tas ut ur planen eller utformas annorlunda. Om det inte görs används inte investeringsmedlen så att de skapar största möjliga samhällsnytta, och det är oundvikligt att planens totala kostnad ökar.

Förbättrade kostnadsbedömningar i tidiga skeden är givetvis också angeläget, men det räcker inte. Det är ofrånkomligt att kostnadsbedömningar är osäkra i tidiga skeden, eftersom utformning och omfattning ännu inte är bestämda och data för kostnads- och effektberäkningar ännu inte är insamlade. Det är först efter utredningsskedet som det är möjligt att göra välgrundade bedömningar av nyttor och kostnader.

Att investeringar hittills så sällan tagits ut ur planen, även om kostnader visat sig underskattade eller nyttor överskattade, leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar; om verkliga nyttor och kostnader varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda, så att mer samhällsnytta kunnat skapas för samma budget. Det riskerar också att skapa incitament att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar även risken för omfattningsökningar, eftersom incitamenten och möjligheterna att hålla emot tillkommande krav och önskemål minskar. Kostnadsökningar i ett objekt gör också att andra objekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod och minskar framtida handlingsutrymme.

Planeringsprocessen är som sagt avsedd att sålla fram de bästa investeringarna genom beslut och utredningar i flera steg, där beslutet om vilka investeringar som ska genomföras fattas först efter att kostnader och effekter utretts noga. Med tiden har dock ett synsätt vuxit fram där investeringar uppfattas som löften om genomförande så snart de läggs in i planen för att utredas, i stället för att planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sållas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat. Trafikverket utvecklade i det senaste inriktningsunderlaget (2024:003) hur detta lett till de problem med kostnadsökningar och felallokerade offentliga resurser som skisserats ovan. Riksrevisionen (2023:25) hade redan tidigare påpekat denna problematik. Regeringen har i såväl infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) som direktivet till ny nationell plan (LI2025/00640) understrukit att denna praxis måste förändras. Planeringsprocessen måste fungera som avsett: investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas.

Regeringens direktiv att planeringsprocessen måste fungera som avsett har präglat arbetet med planförslaget. Förnyade kostnads- och effektbedömningar har tagits fram för samtliga investeringar som ännu inte är bundna av byggstartsbeslut eller andra regeringsbeslut. De har sedan rangordnats efter kostnadseffektivitet och jämförts med nya kandidater till planen som bedömts och rangordnats på samma sätt – se avsnitt 7.1.

Ett antal ytterligare åtgärder pågår

Några exempel på genomförda och pågående åtgärder i vårt utvecklingsarbete för att nå en förbättrad kostnadsstyrning är:

- kostnadsbedömningar med så kallad successiv osäkerhetsanalys har genomförts i större utsträckning än tidigare där alla kostnadskalkyler är uppdaterade senast 2022 (och de flesta senare än så)
- införandet av revisionsmöten för beslutsfattande om avvikelser för namngivna objekt i tidiga skeden
- en förbättrad orsakskategorisering vid beslutsfattande om avvikelser
- utveckling av referensklassprognoser för kostnadsjämförelser med tidigare genomförda projekt
- införande av halvtidsavstämningar i stora projekt
- nyttjande av oberoende granskare samt
- utveckling av standardiserade och industrialiserade anläggningsdelar.

Under arbetet med förslaget till plan har även några specifika åtgärder genomförts för att få mer träffsäkra kostnadsestimat för investeringar i tidiga skeden. Det

handlar bland annat om att alla kalkyler ska vara uppdaterade senast 2022 samt att alla investeringar med innehållsmässiga eller kostnadsmässiga förändringar först måste ha prövats enligt utvecklade interna rutiner.

Utvecklingen fortsätter för att ytterligare stärka kostnadsstyrningen

Vi håller på att införa systematiska analyser av livscykelkostnader, för att ge underlag för val av lösning utifrån ett samlat perspektiv och inte enbart baserat på investeringskostnader. Det innebär en summering av alla kostnader som en tillgång alstrar under sin livstid från koncept (*planläggning*), utveckling (*projektering*), realisering (*byggande*) och användande (*drift och underhåll*), men också kostnader för rivning och avveckling.

Ett annat pågående utvecklingsområde är att ta fram nyckeltal som visar det generella kostnadsläget och hur vårt kostnadsläge står sig i relation till internationella nivåer samt hur kostnaderna för en anläggningsdel utvecklas över tid. Även inom underhållsverksamheten kommer vi att ta fram nyckeltal som kan användas för att bedöma kostnaden för olika typer av tekniska lösningar.

För att kunna använda ekonomisk information som underlag vid beslut behöver den finnas tillgänglig och vara möjlig att aggregera och sammanställa för analys. En inventering har genomförts av var data lagras och det pågår ett arbete med att utveckla automatiserade systemlösningar för analys- och beslutsstöd. För att få ut störst möjliga nytta av systemstöden behöver tekniken kompletteras med arbetssätt för effektiva datadrivna analyser.

Trots att de största kostnadsavvikelserna sker i tidiga skeden inom investerings-verksamheten behöver projektstyrningen säkerställas även under skeden när anläggningarna produceras eller underhålls. Trafikverket ska därför bedriva verksamheten med högsta möjliga kostnadseffektivitet genom hela livscykeln för att optimera resursanvändningen över tid.

12 Ekonomiska ramar och finansiering

I detta kapitel sammanfattas Trafikverkets förslag till nationell plan i ekonomiska termer. Tabell 37 visar hur planeringsramen har fördelats på olika poster. Kapitlet beskriver också tillkommande medel utöver den anslagsfinansierade planeringsramen och vad de används till.

12.1 Ekonomiska ramar för planperioden

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037 i enlighet med riksdagens beslut. Ramarna är uttryckta i prisnivå 2025. Till vidmakthållande av statliga järnvägar ska 210 miljarder kronor användas. Till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskild väghållning ska 354 miljarder kronor användas, se vidare i avsnitt 6. Till utveckling av transportsystemet ska 607 miljarder kronor användas, se vidare i avsnitt 7. Där beskrivs även hur prioritering av medlen har skett. Förslaget innehåller en riskreserv för namngivna investeringar uppgående till 39 miljarder kronor eller 10 procent av de namngivna investeringarna. Förslaget innehåller också utökade medel till trimnings- och miljöåtgärder.

Vissa medel för förvaltning som tidigare ingått i den ekonomiska ramen kommer fortsättningsvis att hanteras inom anslag 1:3 Trafikverket i de årliga budgetarna. I propositionen (2024/25:28) *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* flyttades 59 miljarder kronor i prisnivå 2023 för detta ändamål till anslag 1:3 Trafikverket. Trafikverket har därefter i budgetunderlaget för 2026–2028 redovisat behov av ytterligare flytt av medel till anslag 1:3 Trafikverket. Trafikverket redovisade även andra förslag till ändringar av anslagsstrukturen som kan påverka planförslaget och fördelningen mellan de olika delarna av planeringsramen. Trafikverket särredovisar därför vissa poster som är aktuella för eventuell justering.

Planeringsramen omfattar, liksom i inriktningsunderlaget för 2026–2037, inte anslagsposten för civilt försvar på anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt inte anslag för trängselskatt i Stockholm respektive Göteborg. För anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser ingår endast anslagsposten Driftsbidrag till flygplatser. Trafikverket redovisar i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

Regeringen har också bedömt att den preliminära ramen för länsplanerna ska uppgå till 60,6 miljarder kronor.

Trafikverket har i arbetet med förslaget till nationell plan förutsatt att ingående överföringsbelopp hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut

om nationell plan, det vill säga att anslagssparande på anslagsposter som finansierar investeringar och vidmakthållande fortsatt disponeras.

Räntor och amorteringar omfattar de finansiella kostnaderna för Trafikverkets lån hos Riksgälden. Lånen avser finansiering av ett antal olika infrastruktur-investeringar och återbetalas med anslag. Trafikverket beaktar de räntesatser som lånen är bundna till hos Riksgälden. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sin prognos samt en viss säkerhets-marginal för oväntade räntehöjningar.

Driftsbidrag till flygplatser beskrivs närmare i avsnitt 7.7.

Tabell 37. Planeringsram för år 2026–2037. Miljoner kronor.

Statlig ram för planperioden (prisnivå 2025)	**Belopp**
Vidmakthållande av transportsystemet	
Vidmakthållande väg, varav:	**354 000**
Drift och underhåll av vägar	243 000
Större reinvesteringar vägar (>300 mnkr)	40 000
Bärighetsåtgärder (av investeringskaraktär)	29 500
Övriga bärighetsåtgärder	11 500
Statlig medfinansiering av enskild väghållning	30 000
Vidmakthållande järnväg, varav:	**210 000**
Vidmakthållande järnväg	143 100
Vidmakthållande signalåtgärder	20 000
Större reinvesteringar järnväg (>300 mnkr)	45 000
Bidrag Inlandsbanan AB	1 900
Summa vidmakthållande av transportsystemet	**564 000**
Utveckling av transportsystemet	
Större investeringar i nationell plan (>150 miljoner kronor), varav	**431 900**
ERTMS inklusive signal (järnväg)	32 100
Övriga större investeringar järnväg	277 400
Större investeringar väg	58 600
Större investeringar sjöfart	24 500
Riskreserv	39 300
Trimnings- och miljöåtgärder (<150 miljoner kronor), varav	**70 000**
Trimning (inkl. teknikutveckling	30 600
Miljö	16 400
Trafiksäkerhet	20 000

Statlig ram för planperioden (prisnivå 2025)	Belopp
ERTMS ombordutrustning	3 000
Regional plan	**60 600**
Övrig verksamhet, varav	**42 000**
Forskning och innovation	7 400
Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	5 500
Stadsmiljöavtal	4 700
Räntor och återbetalning av lån	24 400
Summa Utveckling av transportsystemet	**604 500**
Driftsbidrag till flygplatser	2 500
Summa Utveckling av transportsystemet inkl. driftsbidrag till flygplatser	**607 000**
Total planeringsram	**1 171 000**

12.2 Tillkommande medel utöver planeringsram

Planeringsramen om 1 171 miljarder kronor finansieras med anslag. Utöver detta tillkommer vissa medel, huvudsakligen trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Det bör dock påpekas att intäktskällor som trängselskatt och infrastrukturavgifter är helt och hållet kopplade till investeringar som har särskild finansieringslösning och därför inte kan intecknas för andra behov och brister i den nationella planen om inte riksdag och regering särskilt beslutar om det. På motsvarande sätt kan de banavgifter som anges i Tabell 38 endast användas för att finansiera drift, underhåll och reinvesteringar inom järnväg. Ytterligare information om banavgifter finns nedan.

EU-bidrag till statlig infrastruktur redovisas under rubriken alternativ finansiering nedan.

Tabell 38. Tillkommande finansiering utöver planeringsram år 2026–2037. Miljoner kronor.

Tillkommande finansiering utöver planeringsram	Belopp i miljoner kronor
Banavgifter	34 500
Trängselskatt, anslag (produktion)	23 700
Trängselskatt lånedel (produktion)	18 100
Medfinansiering	23 500
Summa tillkommande medel	**99 800**

Banavgifter beräknas till drygt 34 miljarder kronor

Det samlade banavgiftsuttaget i planförslaget följer det underlag som Trafikverket presenterade i inriktningsunderlaget (34 200 miljoner kronor) och kvarstår med en viss uppräkning till 34 500 miljoner kronor som vår bästa estimering även efter att regeringsuppdraget för banavgifter slutredovisades den sista juni 2025.

Beräkningarna i regeringsuppdraget visar att kostnaderna som järnvägstrafiken orsakar sannolikt är högre än dagens banavgifter och att avgifterna sannolikt måste höjas. Trafikverket menade dock att ytterligare analyser och kvalitetssäkring behöver utredas innan något beslut kan fattas om att förändra storleken på banavgifterna. Trafikverket föreslog även en statlig utredning som belyser det bredare näringslivsperspektivet. Det betyder att det samlade banavgiftsuttaget för den kommande planperioden kan komma att justeras tidigast under våren 2026 i samband med järnvägsnätsbeskrivningen för tågplan 2028.

Trängselskatt och infrastrukturavgift tas ut på några platser

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 används intäkterna 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 utformat med 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 Marieholmstunneln, Västlänken och en del av Götaälvbron. De kostnadsökningar som har uppkommit i Västlänken, exklusive återbetalningar från entreprenören, föreslås finansieras på samma sätt som avtalet för Västsvenska paketet. Det innebär att trängselskatt och regional medfinansiering kommer att finansiera femtio procent av totala kostnaden för paketet. De ökade kostnader som uppstått föreslås finansieras till 50 procent med intäkter från trängselskatt och 50 procent med statliga anslag. Givet att de prognoser på kostnadsökningar i Västlänken, inklusive de krav som kommer att ställas på entreprenören om återbetalning, faller ut innebär det att medel från trängselskattesystemet behöver tas ut under ytterligare 7 år för att finansiera Västsvenska paketet. Trafikverket kommer att återbetala lånen på cirka 32 år. (Beräkningarna baseras på att trängselskatten inflationsuppräknas enligt avtal.)

Investeringsbeloppet för statliga investeringar som finansieras med trängselskatt och lån beräknas uppgå till cirka 41,8 miljarder kronor. Finansieringen av dessa investeringar, fördelat på finansieringskällor, framgår av Tabell 39. I tabellen ingår inte drifts- och administrationskostnader för betalsystemen eller kapitalkostnader.

Tabell 39. Finansieringskällor för objekt som ska finansieras av trängselskatt 2026–2037. Miljoner kronor.

Objekt	Förbifart Stockholm	Övriga objekt i Stockholm[1)]	Västsvenska paketet[2)]	Summa
Finansiering med trängselskatt, direkt	1 400	16 600	5 700	**23 700**
Lån som återbetalas med trängselskatt	10 100	3 400	4 600	**18 100**
Summa	**11 500**	**20 000**	**10 300**	**41 800**

1) Övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatt (inkl. tunnelbanor)

2) Avseende Västsvenska paketet föreslår Trafikverket att kostnadsökningen kopplat till Västlänken ska fördelas med samma finansieringsprinciper som grundavtalet, vilket innebär att trängselskatt och regional medfinansiering ska finansiera hela paketet inkl. de ökade kostnaderna med 50%.

Intäkter genom infrastrukturavgifter avseende bron över Sundsvallsfjärden, bron över Motalaviken och bron över Skurusundet beräknas till cirka 1,7 miljarder kronor perioden 2026–2037. Intäkterna används för att täcka kapitalkostnaderna för dessa genomförda investeringar.

Lånebehov finns för investeringar som finansieras med trängselskatt

Regeringen anger att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2010–2037 i 2025 års prisnivå. Det finns en osäkerhet kring nivån på planeringsramen vilket bland annat beror på kostnadsökningen i Västsvenska paketet. Detta innebär att en översyn och revidering av planeringsramen behöver göras efter att förslaget till nationell plan är redovisat. Trafikverket avser att återkomma efter den analysen.

För åren 2026–2037 bedöms Trafikverkets lånebehov för vissa väg- och järnvägsinvesteringar som finansieras med trängselskatt uppgå till cirka 18,1 miljarder kronor. Upplåning görs hos Riksgälden. Trafikverket bedömer att behovet av lån fördelas enligt nedanstående tabell. Lån används dels för att täcka produktions-

kostnader, dels för att täcka drift- och administrationskostnader och kapitalkostnader. Amortering av lån görs med framtida trängselskatter.

Tabell 40. Lånebehov under planperioden 2026–2037. Prisnivå 2025. Miljoner kronor.

Objekt	Belopp
Förbifart Stockholm samt övriga objekt som finansieras med trängselskatt	13 500
Västsvenska paketet	4 600
Summa	**18 100**

I planförslaget ingår inga lånefinansierade objekt där lånen återbetalas med infrastrukturavgifter. Utredning pågår dock angående Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård, avseende eventuell lånefinansiering av serviceinfrastruktur. Kapitalkostnaden beräknas återbetalas med avgift. Lån tas via Riksgälden.

Medfinansiering med 23,5 miljarder kronor förutsätts

Medfinansiering innebär att kommuner, regioner och företag bidrar till att finansiera eller delfinansiera statlig infrastruktur. Under planperioden förväntas medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 23,5 miljarder kronor varav 15,4 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor, 4,3 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor samt 3,8 miljarder kronor berör åtgärder i länsplanerna.

I det här sammanhanget räknas inte finansiering från regionala planer som medfinansiering. Medfinansiering genom bidrag utgår från bidragsgivarens nytta och avser i första hand tillägg eller förbättringar i projekt som Trafikverket ändå planerar att genomföra. Möjligheten till medfinansiering och samverkan (inklusive annan parts finansiering av egen infrastruktur) skapas företrädesvis i de fall då staten å ena sidan och kommuner och kommersiella intressen å andra sidan möts vad avser utveckling av noderna i transportsystemet och i tätbebyggda områden. Medfinansieringens syfte är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerar självständigt.

I Trafikverkets förslag ingår bland annat ett antal medfinansieringsobjekt redan från plan 2022–2033 som förutsätter 100 procents medfinansiering. Motiven är ökad möjlighet till exploatering avseende objekt Väröbacka station (Varbergs kommun), att möjliggöra bostadsutvecklingen avseende objekt E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta (Uppsala och Knivsta kommun) samt stadsutveckling längs södra älvstranden avseende objekt Järnvågen med överdäckning av E45 (Göteborgs

stad). Kiruna ny järnvägsstation, alt. Väst (LKAB) förutsätter full finansiering med hänsyn till ersättning av befintlig infrastruktur enligt minerallagen (1991:45).

I förslaget ingår även medfinansieringsobjekt från plan 2022–2033 som förutsätter delvis medfinansiering. Det gäller bland annat:

- Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke med motivering som stadsmiljöutveckling och nya bebyggelseområden i stråket (Västra Götalandsregionen och kommunerna Göteborg, Mölndal, Härryda)
- Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2 med motivering som regional utveckling och bättre förutsättningar för omvandling av omkringliggande område (Norrköpings kommun)
- Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet med motivering som anpassning av åtgärden genom att järnvägen går i tunnel genom centrala Sundbyberg (kommunerna Solna och Sundbyberg)
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana med motivering som att öka transportkvalitén för godstrafiken (kommunerna Älmhult, Osby, Olofström och Karlshamn)
- Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) med motivering som bostadsbyggande (Uppsala kommun)
- E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn med motivering som ökar möjligheterna för bostadsutveckling, minska barriäreffekter och omgivningspåverkan genom att förlägga del av vägen i tunnel genom Glömstadalen (Huddinge kommun).

Det finns även möjlig medfinansiering för de objekt som ligger i senare skede och ska utredas och eventuellt föreslås i samband med kommande byggstarts-rapporteringar.

Sverige kan också ansöka om finansiering av infrastruktur från Nato Security Investment Program (NSIP). Det finansierar uppbyggnad av militär infrastruktur och förmågor som behövs för att Natos försvarsplaner ska kunna genomföras. Medlemsländerna kan ansöka om finansiering för investeringar som bidrar till alliansen som helhet. Investeringarna måste överstiga det nationella behovet och vad som kan förväntas bekostas av ett enskilt medlemsland. Trafikverket har kunskap om behov och brister utifrån militär rörlighet. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar ska dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ingår därför inte i förslaget till nationell plan.

Förskottering med 1,5 miljarder kronor förväntas

Genom förskottering (lån) från kommuner, regioner eller företag 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 1,5 miljarder kronor varav 0,7 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor, 0,3 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor samt 0,5 miljarder kronor berör åtgärder i länsplanerna.

För pågående objekt och objekt som föreslås få byggstarta inom år 1–3 under planperioden ingår inga planerade förskotteringar. Förskotteringar som erhölls före planperioden planeras återbetalas under år 2025.

Goda möjligheter bedöms finnas för EU-finansiering

Trafikverket söker medel från EU för projekt inom TEN-T. Medlen söks ur Fonden för ett sammanlänkat Europa som på engelska heter CEF (Connecting Europe Facility). Dessa medel betalas ut till Riksgälden och tillförs Trafikverket genom ett särskilt anslag. EU anordnar bidragsutlysningar och om Trafikverket har lämpliga projekt som uppfyller utlysningarnas kriterier kan bidrag erhållas.

Det är i nuläget svårt att göra en bedömning av storleken av dessa bidrag, eftersom Trafikverket upprättar ansökningar i konkurrens med andra medlemsländers infrastrukturförvaltare. Vi är också beroende av att lämpliga projekt faller inom ramen för vad som är sökbart. Förslaget till ny CEF-förordning som presenterades av EU-kommissionen i juli 2025 ska förhandlas innan ett antagande, vilket gör att dess inriktning i för Sverige viktiga delar kan komma att ändras. I förslaget är dock budgeten för programperioden 2028–2034 dubblerad jämfört med innevarande programperiod. Dessutom ingår en kraftigt utökad post för projekt inom militär rörlighet, vilket är ett område där Trafikverket vid tidigare utlysningar har haft betydande framgång. CEF väntas därför fortsatt vara en viktig finansieringskälla för Trafikverket och infrastruktur i Sverige, där det bör finnas goda möjligheter till CEF-finansiering motsvarande dagens nivåer under perioden 2026–2037. Den bedömningen utgår från faktorer som reviderad TEN-T-förordning, Natomedlemskapet, beslutad nationell plan med mera.

Inom Trafikverket ses arbetet med EU-finansiering över, särskilt med fokus på utveckling av ansökningsprocessen. I det arbetet ska det genomföras förändringar som gör att Trafikverket är mer samspelt i arbetet med EU-finansiering. Arbetet ska utgå från slutsatser i utredningsarbete riktat mot EU-finansiering som genomfördes 2025. Notera också att enligt nu gällande regler ska slutrapportering ske inom 60 dagar från CEF-projektets slutdatum, vilket är ett kraftigt förkortande jämfört med projekt som startade inom föregående programperiod (fram till 2021) där det gick

att vänta i upp till ett år efter slutdatum innan slutredovisning. Därtill kommer Trafikverkets nyinrättade internationella sekretariat få betydelse i ett fortsatt utvecklingsarbete. Parallellt behöver samverkan ske med Regeringskansliet med målet att utveckla det gemensamma strategiska arbetet med EU-finansieringen inför nästa programperiod.

Medel kan erhållas såväl för objekt i nationell plan som för objekt utanför nationell plan och dessa medel fördelas på olika anslagsposter. Nytt från 2026 är att eventuella EU-bidrag till statlig infrastruktur *inom* nationell plan inte kommer att utöka den ekonomiska ramen, utan anslagen kommer att minskas i motsvarande grad som bidrag erhålls. Erhållna EU-bidrag till objekt *utanför* nationell plan minskar dock inte övriga anslag utan är tekniskt sett att betrakta som tillkommande medel.

12.3 Alternativ finansiering

I direktivet till Trafikverket om nationell plan beskrivs tre större objekt eller geografiska områden där regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer. Nedan sammanfattas vår syn på dessa. En utförligare redovisning finns i underlagsrapporten om objekt för offentlig-privat samverkan (Trafikverket 2025:117).

OPS kan vara lämpligt på Malmbanan

Trafikverket ska enligt direktivet arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå. Trafikverket ska även pröva förutsättningarna för en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket har en löpande dialog med intressenter och transportörer som utnyttjar Malmbanan på lokal, regional och nationell nivå.

Vår bedömning är att på Malmbanans södra del (Luleå–Boden) kan genomförandet av åtgärder med fördel arrangeras i mer utvecklade former, men sannolikt utan att innefatta finansiering som tillhandahålls uteslutande av den utförande parten, vilket ofta ställer sig dyrt jämfört med statlig finansiering. Om det slutligen går att motivera att införa höjda banavgifter på denna södra bandel för framför allt det tyngsta godstransportsegmentet, skulle detta dock eventuellt kunna vara en finansiell bas för att pröva olika privata finansieringsalternativ.

Trafikverket genomför inom ramen för gällande nationell plan flera åtgärder på Malmbanans norra del (Boden–Riksgränsen). Här kan alternativa genomförandestrukturer tänkas om ytterligare åtgärder ska genomföras. Här är det dock angeläget att först noga analysera vilka åtgärder som är motiverade, från ett verksamhetsperspektiv för de transportköpande företagen och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Med en tillräckligt stor risktäckning från statens

sida, genom direkta statliga garantier, eller med garantier för ett jämnt kassaflöde till ett bolag som tar på sig att genomföra ett projekt och ett förvaltningsansvar på Malmbanan kan dock med stor sannolikhet mer omfattande åtgärder, som är rimliga och effektiva, genomföras i alternativa former, som OPS.

Sammanfattningsvis förefaller ett fortsatt statligt engagemang i Malmbanan även framöver som det mest sannolika, även om verksamhetsformen och ägarandelen skulle kunna omprövas jämfört med nuvarande situation.

Förhandlingen om Östlig förbindelse

Trafikverket ska enligt direktivet ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm. Regeringen gav tidigare under 2025 en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län (LI2025/00593).

Trafikverket har tagit fram efterfrågat underlag på uppdrag av förhandlingspersonen. Regeringsuppdraget avslutades den 30:e juni 2025, utan att några klargöranden kunde redovisas. Regeringen har den 18 september 2025 beslutat att ge en ny förhandlingsperson i uppdrag att fortsätta arbetet med att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. I uppdraget från regeringen ingår även att teckna en avsiktsförklaring som klargör förutsättningarna för genomförande och finansiering av projektet Östlig förbindelse. Uppdraget ska redovisas den 18 november 2025.

Östlig förbindelse ingår inte i förslaget till nationell plan. Trafikverket och Sverigeförhandlingen gjorde under 2016–2017 relativt omfattande analyser av möjligheten och lämpligheten av att genomföra Östlig förbindelse som ett OPS-projekt med brukarfinansiering. Sverigeförhandlingen[45] konstaterade att investeringsobjektet Östlig förbindelse inte uppfyller de prioriteringsgrunder som erfarenheter från Norge redovisat som lämpliga för en OPS. Skälet är bland annat att investeringsvolymen för Östlig förbindelse vida överstiger lämplig storlek samt att projektet ligger i en komplex storstadsmiljö som inte kan avgränsas utan att få oönskade effekter.

Ett antal åtgärder i Öresundsregionen kan finansieras av intäkter från Öresundsbron

Trafikverket ska enligt direktivet föreslå åtgärder lämpliga att finansiera med Öresundsbrons svenska intäkter samt peka på åtgärder som är möjliga att skynda på med dessa medel.

[45] Slutrapport från Sverigeförhandlingen, Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbyggande, SOU 2017:107.

Med Öresundsbrons svenska intäkter menas här mer precist Svedabs utdelningsbara medel. Öresundsregionen har i Trafikverkets utredning definierats som järnvägssystemet i region Skåne, samt för Södra stambanan en större geografi upp mot Alvesta, och för det övergripande vägsystemet primärt de västra delarna av Skåne. Detta infrastruktursystem knyter funktionsmässigt an till Öresundsbron och därmed återförs intäkter från Öresundspassager till åtgärder som kommer dessa resenärer och dessa transportörer till gagn. En viss flexibilitet i definitionen av Öresundsregionen föreslås och istället för att låsa intäkterna till en fast geografi är det viktigt att resonera om funktioner som kan förbättras.

En överslagsmässig beräkning som Svedab redovisat tyder på att det för åren 2032–2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på cirka 1,2–1,4 miljarder kronor i 2024 års penningvärde. Samlat kan det för denna period om 18 år kalkylmässigt finnas omkring 25 miljarder kronor som skulle kunna disponeras för tillkommande åtgärder i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen om ägaren staten så beslutar.

Trafikverket föreslår åtgärder som kan finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel. Dialog har skett med Svedab, Öresundsbron, Region Skåne och Handelskammaren. Analyserna av lämpliga åtgärder och dess kostnader behöver i flera fall fördjupas. Förslaget har inte överskridit den enligt uppgift skattade volymen medel som Svedab kan komma att dela ut under perioden. Möjliga åtgärder utöver vad som ingår i förslaget till nationell plan kan vara:

- Trimningsåtgärder E6 (ITS, trafikplatser/ramper, additionskörfält, etc.), cirka 0,5 miljarder kronor
- Förbigångsspår Södra stambanan - paket om fyra åtgärder (Alvesta–Hässleholm och Nässjö–Alvesta), cirka 0,8 miljarder kronor
- Anpassningar för nya och längre tåg (plattformar, signal, etc.), ännu inte kostnadsbedömt
- Skånebanan Attarp–Kristianstad, dubbelspår, cirka 2,5 miljarder kronor
- E65 Skurup–Ystad, 2+2, samt trimningsåtgärder och trafikplatsombyggnader, ännu inte kostnadsbedömt
- E22 Fogdarp–Hörby, ännu inte kostnadsbedömt
- Rv 11 Malmö–Staffanstorp–Dalby, 2+2, ännu inte kostnadsbedömt och ytterligare utredningar behövs.

Förslaget bör som Trafikverket ser det inte låsa förutsättningarna för en eventuell kommande förhandling med olika parter i den svenska delen av Öresundsregionen om lämpliga åtgärder. Regeringen kan om den finner det lämpligt tillsätta en förhandlingsperson för att förhandla fram ett investeringspaket som delfinansieras

via Svedabs utdelningsbara medel över tid. Ett sådant paket bör följa de principer, den geografi och de åtgärdsområden som nämnts ovan. För en fördjupad redovisning hänvisas till Trafikverkets utredning ”Åtgärder möjliga att finansiera via Öresundsbrons svenska intäkter” (Publikationsnummer 2025:124) på Trafikverkets hemsida.

Det finns ytterligare objekt som kan vara lämpliga för alternativ finansiering

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa om vi bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

Vi konstaterar att det finns ett antal objekt där kompletterande finansiering, exempelvis med banavgifter eller infrastrukturavgifter, har föreslagits av andra aktörer. För några av dessa har aktörerna tagit fram utredningar som beskriver möjliga OPS-upplägg med alternativ finansiering. Sådana objekt är till exempel:

- Stockholm–Oslo 2.55
- Inlandsbanan
- Oslo–Göteborg
- Kringåtgärder Sydostlänken
- Helsingborg–Helsingör
- Botniska korridoren (godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Malmbanan)
- Upprustning av Västerdalsbanan
- Förbifart Örnsköldsvik
- Dubbelspår Luleå–Boden.

Ovan angivna objekt finns inte med i förslaget till nationell plan. Under arbetets gång har dialog förts med aktörer som arbetar med dessa objekt. Ytterligare dialog och utredningar behöver dock genomföras om det mer i detalj ska undersökas vilka möjligheterna är att realisera dem utan statlig medfinansiering.

Referenser

- Arlandasamordningen. Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet. SOU 14 november 2024.
- Produktivitetskommissionen (2024). *Goda möjligheter till ökat välstånd – Delbetänkande av Produktivitetskommissionen*. SOU 2024:29.
- Riksrevisionen (2025). *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken*. RiR 2025:11.
- Trafikanalys (2024). *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – Delredovisning*. Rapport 2024:5.
- Trafikverket (2024). *Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*. TRV 2023/70321.
- Trafikverket (2024). *Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter*. TRV 2023/75532.
- Trafikverket (2024). *Prognos för persontrafiken 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267.
- Trafikverket (2024). *Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267.
- Trafikverket (2024). *Trafikverkets flygprognos 2045/2065*. Publikationsnummer: 2024:072.
- Trafikverket (2024). *Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling*. TRV 2022/123008.
- Trafikverket (2024). *Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö*. TRV 2024/115021.
- Trafikverket (2024). *Strategi för rangerbangårdar: underlag för revidering av nationell plan*. TRV 2024/89434.
- Trafikverket (2024). *Digitalisering av sjöfart*. TRV 2023/81676.
- Trafikverket (2024). *Prioriterad utredning Stockholm C och Tomteboda bangård – Delrapport 1*. TRV 2023/41735.
- Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. TRV 2024/40111.

- Trafikverket (2024). *Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda*. TRV 2024/44452
- Trafikverket (2024). *Regeringsuppdrag Delelektrifiering*. TRV 2023/66465.
- Trafikverket (2024). *Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll – på väg mot ökad operativ förmåga*. TRV 2023/90568.
- Trafikverket (2024). *Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland*. TRV 2023/76671.
- Trafikverket (2024). *Uppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket*. TRV 2022/106118.
- Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. TRV 2024/40111.
- Trafikverket (2024). *RAPPORT Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser*. TRV 2023/125568.
- WSP. Konsekvenser av omprövning av infrastrukturobjekt – för regional och kommunal planering. 2025-01-08.

Bilaga 1 – Ekonomisk sammanställning

Här redovisar vi den ekonomiska sammanställningen av planförslaget.

Bilaga 1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
													2026-2037					Total																			
Vidmakthållande									564 000	564 000	598 500	598 500		34 500					34 500			1 367															
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001	Vidmakthållande väg	243 000	243 000	243 000	243 000																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001a	Vidmakthållande större reinvestering väg (>300 mnkr)	40 000	40 000	40 000	40 000																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (investeringskaraktär)	29 500	29 500	29 500	29 500																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (övriga)	11 500	11 500	11 500	11 500																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV004	Statlig medfinansiering av enskilda vägar	30 000	30 000	30 000	30 000																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ001	Vidmakthållande järnväg	143 124	143 124	177 624	177 624		34 500					34 500																	
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ004a	Vidmakthållande större reinvestering järnväg (>300 mnkr)	45 000	45 000	45 000	45 000																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	UHJ005	Vidmakthållande, signalåtgärder	20 000	20 000	20 000	20 000																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR204b	Bidrag till Inlandsbanan	1 876	1 876	1 876	1 876																									
Övrig verksamhet									39 768	39 768	39 808	39 808			40					40		1 367														
				Väg	Hela Landet	Hela landet	SC012	Räntor och amortering för investering, väg	2 513	2 513	2 513	2 513																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA006	Ränta, Avskrivning och Hyra, järnväg	21 844	21 844	21 844	21 844																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR204a	Ersättning till Öresundsbro Konsortiet	5 490	5 490	5 490	5 490																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR203	Forskning och innovation utveckling	7 400	7 400	7 440	7 440			40					40																	
				Luftfart	Hela Landet	Hela landet	LUFT001	Driftbidrag Icke statlig flygplatser (1)	2 520	2 520	2 520	2 520																									
Övriga investeringar									74 695	74 695	80 322	80 322			4 260		1 367			4 260		1 367														
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823	Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) (2)	3 547	3 547	3 547	3 547																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823a	Ultunalänken, kollektivtrafiksatsning (stadsmiljöavtal)	1 148	1 148	2 515	2 515					1 367					1 367															
varav övriga investeringar (<150 mnkr)									70 000	70 000	74 260	74 260			4 260					4 260																
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1820	Trimning / tillgänglighetsåtgärder	30 600	30 600	34 200	34 200			3 600					3 600																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1821	Säkerhetsåtgärder	20 100	20 100	20 700	20 700			600					600																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1822	Miljöåtgärder	16 300	16 300	16 360	16 360			60					60																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR2605	ERTMS, ombordsutrustning	3 000	3 000	3 000	3 000																									
Investeringar i regional plan									60 590	60 590	68 162	68 162	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800																
				Alla	Hela Landet	Hela landet	R-999x	Regionala planer övriga	57 087	57 087	64 659	64 659	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800																	
				Väg	Skåne		SVF1811a	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar), samfinans	242	242	242	242																									
				Järnväg	Skåne	Malmö närområde	SVF1812a	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2, samfinans	94	94	94	94																									
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801a	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, samfinans	1 107	1 107	1 107	1 107																									
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803a	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer, samfinans	321	321	321	321																									
				Järnväg	Stockholm		SVF1802a	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik, samfinans	1 350	1 350	1 350	1 350																									
				Väg	Västra Götaland		SVF1808a	Göteborg, Citybuss Backastråket, samfinans	14	14	14	14																									
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1809a	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans	66	66	66	66																								Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans		
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1806a	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Älvstranden, centrala delen), samf.	308	308	308	308																									
Större investeringar i nationell plan (>150 mnkr)									431 947	662 293	511 799	880 903	22 663	15 303	15 406	4 960	21 520	49 709	59 802	22 189	7 486	49 081											723 664					
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR203	Avslutade namngivna järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	19	19	23	23			4					4														4-TEN-Delvis				

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													2026-2037					Total																				
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR200	Avslutade namngivna vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	25	25	25	25																				4-TEN-Delvis				
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR200	Fjärrstyrning av järnväg	30	1 503	30	1 516								13	0	0										1 440	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	TRV011	Kraftförsörjning	2 558	8 054	2 581	8 165				24					101	10										8 165	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1803	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	779	906	779	906																				906	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR202	Nationellt tågledningssystem	181	1 841	181	1 841																				1 789	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1802	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering	8 182	12 342	8 182	12 342																				8 844	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1809	Teletransmissionsanläggning	1 805	4 056	1 984	4 481					179				247	179										4 441	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801b	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel	428	536	428	536																				532	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801a	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)	140	142	140	142																				936	4-TEN-Delvis	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)	5 087	5 186	5 087	5 186								0			30%	4 667	7 260	-	-				FU	ULK	5 153	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
07-Obundna	Pågående		Prio. kat. 3	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2201	Sjöfartsverkets isbryttarflotta	8 300	8 300	8 300	8 300																				4 857	-	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana	JSY1801	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning	61	75	118	143				57				0	69		12%	126	160	198	1,0	0,9	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	163	-	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Blekinge	E22	VSO008a	E22 Björketorp (Ronneby Ö)-Nättraby	1 416	1 473	1 416	1 473											12%	1 296	1 650	902	0,7	0,5	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 353	3-TEN-Överg	-	E22 Ronneby Ö Nättraby	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Blekinge Kronoberg Skåne	(Älmhult) - Olofström	JSY202	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana [6]	6 486	6 654	7 716	7 890			922	182	126			927	182	126	19%	6 391	9 389	-5 337	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plalt	FKS	6 490	-	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	BVST016	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	9	616	9	641									24	1										570	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	JM1812	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	10	222	10	222									0		14%	191	253						BH	FKS	167	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	JM1806	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid [7]	221	325	221	325									0		19%	263	387	1 075	3,3		Förbättring	Lönsam	BH	FKS	312	-	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Dalarna	E16	VM066	E16 Borlänge-Djurås	691	1 012	695	1 029					4				13	4										1 008	-	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E45	VM001	E45 Vattnäs-Trunna	561	621	561	621											20%	499	744	163	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	512	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	XSM300c	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	4 000	15 455	4 000	15 791								0	336		13%	13 738	17 843	-10 030	-0,7	-0,8	Försumbar	Robust olönsam	Plgr	FKS	8 948	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JTR1804i	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	173	173	173	173											30%	156	242	-	-				ÅVS	Schablo		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	E4	VM034	E4 Kongberget-Gnarp	2 597	2 741	2 597	2 741											19%	2 220	3 261	220	0,1	-0,1	Försämring	Nära noll	Plfh	FKS	2 728	1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	JM1808	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder [7]	76	147	76	148									0		9%	134	161	-38	< 0		Försumbar	Olönsam	BH	FKS	125	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Örebro Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	JSM208	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	595	1 066	595	1 066										0										1 066	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Halland	Västkustbanan	BVGB015	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	236	9 078	236	9 916								514	231	93										6 262	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA1801	Halmstad C/bangård	584	621	947	1 023			282	81				302	101	0	20%	819	1 228	511	0,6	0,3	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	1 121	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2206	Väröbacka station [3]			139	150			139					150	0		30%	135	211						ÅVS	Schablo	186	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Markarydsbanan	JVA2222	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	24	31	96	123			28	44				34	57		16%	103	143	934	3,5	3,2	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS	147	-	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JTR1804d	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	406	407	406	407											30%	366	570	-	-				ÅVS	Schablo		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Jämtland	E45	VM051	E45 Rengsjön-Älvros	165	343	165	343																				267	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall											
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Jönköping	Jönköping gbg - Vaggeryd	JSY1802	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	3 319	3 370	3 712	3 870			200	193				200	300		17%	3 212	4 528	908	0,2	0,0	Förbättring	Lönsam	Flera	FKS	3 443	-	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 40	VSO033	Rv 40 förbi Eksjö	409	446	450	486			41					41			10%	438	535	184	0,5	0,3	Försumbar	Lönsam	Plgr	FKS	420	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	YSY007	Rv 26 Mullsjö - Slättäng, delen Mullsjö-Mon	375	411	375	411											18%	339	483	133	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	294	-	-	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1803	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	936	969	936	969											12%	852	1 085	2 359	2,4	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 054	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSY1807	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	414	444	414	444											13%	386	502	-113	-0,3	-0,4	Försämring	Svårbedömd	Plgr	FKS	415	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSO020	Rv 25 Österleden i Växjö	96	418	127	536			31					117													391	-	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU015b	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	13	1 185	13	1 193								7		1											1 345	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301c	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	242	285	242	285											21%	225	345	-101	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	278	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301f	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning [7]	99	137	99	137											17%	114	159	-39	0,3		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	223	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1801	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	169	189	169	189									0		21%	149	229	241	1,5		Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	205	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Norrbotniabanan	JN2201	Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	14 503	37 638	14 503	37 638											15%	31 992	43 284	-18 809	-0,6	-0,7	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	28 666	1-TEN-ETC	NL AT TL HG HP		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2206	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	205	420	205	420											21%	331	508	-340	-0,9		Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	302	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN1804a	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum [3], [7]	0	0	1 346	1 405			1 346					1 404		0	17%	1 166	1 643	-825	-0,7		Försämring	Olönsam	Plgr	FKS	1 680	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301d	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation	180	210	205	235				25					25		15%	200	270	-204	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	360	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2202	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation [7]	127	136	152	162				25					25		29%	115	208	-84	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	166	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2213	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation [7]	46	50	98	102				51					51		30%	71	132	-1	< 0		Förbättring	Osäker lönsamhet	BH	FKS	156	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2212	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation [7]	70	75	126	131				57					57		30%	92	171	-42	< 0		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	BH	FKS	135	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Norrbotten	763	XSN300	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	4 753	5 341	7 361	8 372					2 607			14	9	3 007											4 781	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN209	E10, Avvakko–Lappeasuando	461	694	461	694										0											785	1-TEN-ETC	MS			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN206	E10, Morjärv - Svartbyn (etapp 1)	854	963	854	963											17%	800	1 127	-674	-0,8		Försumbar	Robust olönsam	BH	FKS	947	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan	JSY1810	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	608	668	824	898			211		4			226		5	15%	763	1 032	-45	-0,1	-0,2	Försumbar	Nära noll	Plbmp	FKS	1 270	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1812	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	229	258	229	258											16%	216	299	359	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	485	1-TEN-ETC	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1825a	Hässleholm-Lund, två nya spår	3 341	32 308	3 341	32 308											30%	29 078	45 232	-22 132	-0,8	-0,9	Försumbar	Robust olönsam	ÅVS	ULK	34 597	1-TEN-ETC	TL	Hässleholm-Lund, del av nya stambanor	SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSOR2606	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder	151	151	302	302					151				151		30%	272	423	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK046	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd	62	1 275	62	1 275																						1 163	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		VSY201	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	58	199	58	217								11	1	7											239	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK042	E22 Trafikplats Ideon [7]	340	454	355	485			16					31		0				-	-		Förbättring	Lönsam	BH	ULK	477	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK038	E22 Trafikplats Lund S	174	590	174	593										3											385	3-TEN-Överg	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSY202	E22 Fjälkinge–Gualöv	22	655	22	667										12											525	3-TEN-Överg	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E65	VSK050	E65 Svedala-Börringe	647	701	647	701											9%	638	764	1 089	1,8	1,6	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	641	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH001	Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	82	695	82	2 722										2 027											2 734	-	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1802	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	5	382	10	621			4					216		22											423	-	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST204	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	1 154	5 145	9 901	35 541	6 836	558			1 353	14 877	1 401			14 118											35 541	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH004	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	342	577	342	3 747										3 170											3 747	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1805	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	143	1 725	143	1 727										1											908	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	BVST014	Tomteboda-Kallhäll, ökad kapacitet	15 158	31 763	17 034	33 838			1 875					1 877		197											28 408	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH003	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	245	417	245	796										379											796	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1811	Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	37	193	37	194									1											303	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	JST201	Hagalund, bangårdsombyggnad	241	403	241	408								5			30%	367	571	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	FU	Schablon	392	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JST1810	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	159	240	159	240																				226	-	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JTR1804f	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg	313	313	313	313											30%	282	439	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Sjöfart	Stockholm	511	XST301	Farled Södertälje-Landsort	366	406	366	429									23		15%	365	493	225	0,6	0,4	Förbättring	Lönsam	Plbmp	FKS	413	-	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E20	VST003	E20 Norra Länken	100	7 870	124	8 914					24	50			8	986										8 877	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4	VST001	E4 Förbifart Stockholm	2 096	9 804	13 557	58 076	1 361	10 100				9 932	38 213	0		126											41 023	1-TEN-ETC	NL			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	VST005	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	19 502	21 887	20 299	23 582	141	45	611			268	726	646	55		16%	19 738	27 426	-199	0,0		Försumbar	Nära noll	Plfh	FKS	18 775	3-TEN-Överg	NL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001ba	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning [6]	594	1 332	594	1 332											16%	1 115	1 549	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	BH	FKS	2 375	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001bb	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	926	1 004	926	1 004											15%	854	1 155	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plbmp	FKS	724	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1809	Högsjö västra, förbigångsspår	285	329	285	329											16%	277	382	746	2,1	1,7	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	296	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1810	Katrineholm, förbigångsspår [6]	264	346	264	346											14%	298	395	-58	< 0		Försämring	Olönsam	By	FKS	297	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Södermanland	Rv 56	VMN142	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Räta linjen	45	581	45	581										0											553	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Södermanland Västmanland Stockholm	901	SJOV004	Södertälje Sluss, Mälaren	573	4 952	573	5 443								375	117											5 039	2-TEN-Stom	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JSO201	Uppsala, Plankorsningar	7	273	149	526					142					253											668	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Uppsala	Dalabanan	JO1802	Heby Mötesspår	207	246	207	246									0		20%	197	295	363	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	195	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JO1807	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	15 603	16 310	16 431	17 161			770	59				787	59	6	20%	13 729	20 593	-10 841	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	16 316	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	E4	VO2271	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta [3]			303	318			303					318			30%	286	446	-	-			Osäker lönsamhet	ÅVS	Schablon	319	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Uppsala Västmanland	Rv 56	VO1802	Rv 56 Sala - Heby 2+1 [7]	188	249	266	326			6	72				6	72		17%	271	380	600	1,4			Lönsam	Plgr	FKS	330	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA204	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	55	1 168	55	1 193								25		0											700	1-TEN-ETC	TL HP			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JTR1804g	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	117	117	117	117											30%	105	163	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Godsstråket genom Bergslagen	JTR1804h	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg	131	131	131	131											30%	118	183	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Värmland	E45	YVA003b	E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs	259	282	259	283									1		14%	243	322	-4	0,0	-0,2	Försumbar	Nära noll - endast bedömd	BH	FKS	276	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001b	Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg	289	2 539	289	2 679								71	4	65											1 524	1-TEN-ETC	NL TL HG HP			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001a	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg [7]	17 250	20 760	17 250	21 008								0	248		14%	18 067	23 949	-	-0,7		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	18 567	1-TEN-ETC	NL TL HG HP		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1803	E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering [7]	583	754	583	760									6		20%	608	912	-	-		Försämring	Lönsam	BH	FKS	639	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1804	E4 Broänge-Daglösten mötesseparering	424	464	424	466									2		17%	387	545	184	0,4		Försämring	Lönsam	Plgr	FKS	508	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1805	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering	459	487	459	490									3		17%	407	573	53	0,1	-0,1	Försumbar	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	425	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	JSM215	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C – Kubikenborg [7]	647	877	647	877											17%	728	1 026	-	-0,8		Försumbar	Olönsam	Plgr	FKS	909	1-TEN-ETC	TL HP	Sundsvall C-Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland		BVGV007	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	934	1 174	934	1 174										0	12%	1 033	1 315	-	-		Förbättring	Svårbedömd	BH	FKS	1 173	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JM2209	Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	58	70	127	140				69					70		30%	126	195	1 781	10,5	7,8	Förbättring	Lönsam	FU	Schablon	148	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JM1807	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg [7]	377	488	377	489									1		30%	342	636	-217	< 0			Olönsam	BH	FKS	399	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JTR1804j	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	149	201	149	201											30%	181	281	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland Jämtland	Mittbanan	JM1814	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder [7]	83	133	83	133											30%	93	172	-46	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	217	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Västmanland	E18	XSO302	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	18	1 353	18	1 353																				1 405	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	BVGB009	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning.	294	2 531	294	2 536								5												2 413	2-TEN-Stom	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119	Västsvenska paketet järnväg	4 345	25 828	10 822	53 105	1 877	4 600				8 621	17 321	1 215		119										22 643	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	JVA1808	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje	354	864	354	864																				873	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår		
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	JVA1808b	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen	703	849	722	868				19					19		15%	738	998	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	961	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	JVA200d	Göteborg-Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	40 493	53 313	44 742	58 791			4 002	247				5 229	249		17%	48 796	68 785	-47 966	-1,0	-1,0	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	58 754	1-TEN-ETC	AT TL	Göteborg-Borås, del av nya stambanor	SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Västra Götaland	161	SVA1801	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled [7]	2 018	2 080	3 540	4 176			244		1 277			244		1 852	16%	3 508	4 845	543	0,1			Lönsam	Plfh	FKS	2 578	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Sjöfart	Västra Götaland	955	XVA300	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	7 315	8 179	7 315	8 184									5		17%	6 793	9 575	-1 548	-0,2		Förbättring	Olönsam	Plbmp	FKS	7 289	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E6	VVA012A	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	1 550	2 370	2 531	3 795			147	90	745			240	131	1 053										2 896	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119b	Västsvenska paketet väg	3 274	9 547	7 127	17 762	3 853					6 249	193	1 698	0	76										17 972	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1816	E45 Tösse-Åmål	161	355	167	362			6					6	1											290	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA204	E20 Förbi Mariestad	1 277	2 090	1 277	2 252								163												2 185	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA015	E20 Götene - Mariestad	974	1 132	1 147	1 607			173					475		0										1 664	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1889	Järnvågen med överdäckning av E45 [3]		0	103	326			103					326											BH	Schablon	276	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall											
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland Örebro	Västra stambanan	JTR1804e	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg	199	200	199	200											30%	180	280	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	BVST030c	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	4 645	6 191	4 645	6 191										0											5 592	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO1801	Laxå, bangårdsombyggnad	449	546	449	546									0		15%	464	628	705	1,8	1,3	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	399	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Örebro Östergötland	Rv 50	VMN096	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	1 150	1 215	1 150	1 215											30%	850	1 579	706	0,6	0,2	Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	963	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JO1811	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	89 516	106 878	92 906	110 278			3 390					3 390	4	6											110 278	1-TEN-ETC	NL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Östergötland	E22	VSO004	E22 Förbi Söderköping [7]	1 945	2 168	2 016	2 239			59	12				59	12		19%	1 813	2 664	4 748	2,1		Försumbar	Lönsam	BH	FKS	1 993	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
Riskreserv enligt direktiv	Övrigt		-	Alla	Hela landet	Hela landet	TTR2601	Riskreserv 10% på namngivna inv	39 268	39 268	39 268	39 268																									
					varav																																
					- ERTMS införande och utveckling inklusive signal [5]				32 097	69 250	32 112	69 312			14					42	20													75 614				
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA002	ERTMS utveckling	696	6 164	696	6 212								27	20											5 619	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2209	ERTMS vidareutveckling	8 029	8 238	8 029	8 238														-	-				Annan U	FKS	8 647	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping	1 103	4 722	1 103	4 722											25%	3 541	5 902						Flera	FKS	10 878	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001a	ERTMS, TC Malmö	7 817	13 175	7 817	13 175											25%	9 881	16 469						Flera	FKS	12 771	4-TEN-Delvis	ER			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR201	ERTMS, TC Göteborg	2 109	7 421	2 109	7 421											25%	5 566	9 276	-	-				Flera	FKS	10 686	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2213	ERTMS, TC Stockholm Gävle	5 154	12 981	5 154	12 981											25%	9 736	16 226	-	-				Flera	FKS	14 385	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU014	ERTMS, Nord, Malmbanan	2 773	7 904	2 773	7 904											15%	6 719	9 090						Flera	FKS	5 568	1-TEN-ETC	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Hela landet	JTR2212	ERTMS, TC Boden Ånge	1 032	2 611	1 032	2 611											25%	1 959	3 264	-	-				Flera	FKS	7 060	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	Övrigt		Prio. kat. 2	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning	3 385	6 033	3 399	6 048			14					14													4-TEN-Delvis	ER			
					- Storstadsförhandling				12 592	14 391	39 828	49 143	8 596		78	3 503	15 060	9 711		93	4 136	20 812											49 071					
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Skåne		SVF1816	Spårväg Lund C - ESS	25	84		1 066					-25				298	684											714	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1815	Helsingborg cykelobjekt	6	43	15	145					9					102											330	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1814	Helsingborg, Kollektivtrafik	88	198	148	389					60					191											406	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1817	Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	51	53	202	213					152					159											204	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1813	Malmö cykelobjekt	145	180	582	720					437					540											732	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1811	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	1 385	1 688	2 859	3 933				242	1 232				329	1 917											4 010	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	SVF1812	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	159	173	331	378			78	94				93	112											255	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm		SVF1804	Hagalund, tunnelbanestation	96	224	657	1 546					562					1 322											1 343	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm		SVF1805	Stockholm, cykelobjekt	138	157	386	585					248					428											580	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	4 932	4 932	14 780	16 337	5 062			1 107	3 679	5 934			1 107	4 364											16 496	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	1 966	1 966	8 982	9 426	2 687			321	4 008	2 836			393	4 231											9 450	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm		SVF1802	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	1 238	1 238	5 162	5 505	847			1 350	1 727	941			1 351	1 975											5 540	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1810	Göteborg cykelobjekt	53	74	218	296					166					223											300	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1808	Göteborg, Citybuss Backastråket	111	195	227	457				14	101				37	226											478	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1809	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	347	380	840	912				66	426				75	458											919	-	-	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)		
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1806	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	1 855	2 808	4 438	7 233				308	2 276				434	3 991											7 314	-	-			
					- objekt i tidigt skede under utredning [8]				28 111		28 511	33 597			400				1 949	681	261	362											8 077					

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del															
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2620	Utredningar för namngivna järnvägsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	16 129		16 229				100				100																	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2620	Utredningar för namngivna sjöfartsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	1 160		1 160																									
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR2620	Utredningar för namngivna vägobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	10 822		11 122				300				300																	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2201c	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered - Lund				1 094												30%	985	1 532	1 230	1,0	0,5	Försumbar	Svårbedömd	Annan U	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2207	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår				247									59		30%	222	346	626	2,5	1,6	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC			SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVR2601	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår				146											30%	131	204	270	1,7	1,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Jämtland	Mittbanan	JM1815	Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder				225											30%	202	315	240	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	FU	Schablon	382	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1802	E4 Trafikplats Ekhagen				689											30%	620	964	1 268	2,2	1,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26, 40	VSYR2602	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp				428											30%	385	599	606	1,7	0,9	Förbättring	Robust lönsam	Annan U	ULK		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kalmar	Kust till kustbanan	JSYR2601	Kalmar C, spår och plattformar				263											30%	237	369	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	E22	YSY004	E22 Förbi Bergkvara				674											19%	546	803	33	0,1	-0,1	Försumbar	Nära noll	Plalt	FKS	574	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	Rv 25	VSY2203	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten				158								53			30%	142	221	360	2,6	1,6	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	155	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1820	Alvesta, triangelspår				360											30%	324	504	401	0,9	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK	357	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1802	Luleå C ombyggnad av persontågård (etapp 2)				392											30%	353	549	-21	-0,1	-0,5	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon	415	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2203	Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton				289											30%	260	404	408	1,9	0,9	Försumbar	Robust lönsam	FU	ULK	501	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2204	Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton				298											30%	269	418	18	0,1	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	ULK	309	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSY2207	Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår				85											30%	76	119	-16	-0,2	-0,4	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2209	Malmö C, fler plattformsspår				201											30%	181	281	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2220	Malmö C - Österv ärn, dubbelspår				222											30%	199	310	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2208	Malmö bangård, planskild spårkorsning				959											30%	863	1 342	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra stambanan	JSY2206	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår				264											30%	237	369	117	0,4	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan/Väst kustbanan	JSY2214	Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder				797											30%	717	1 116	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	AT		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Ystadbanan	JSY2216	Ystadbanan, Skurup-Rydsgård, dubbelspår				671									202		30%	604	939	912	1,3	0,7	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Västkustbanan	JSOR2612	Maria - Helsingborg, utredning				190																						1-TEN-ETC	-			
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E4	VSOR2605	E4 Trafikplats Ättekulla				219								147			30%	197	307	381	2,1	1,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E6	VSY2202	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält				482											30%	434	675	782	2,0	1,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne Kronoberg	Södra Stambanan	JSY2217	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår				176											30%	158	246	161	0,7	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1803	Märsta station och bangårdsombyggnad				1 421										287	30%	1 279	1 989	853	0,7	0,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Ostkustbanan	JST2205	Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering				608											30%	548	852	6 500	11,6	8,1	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206a	Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård				4 154						1 949					30%	3 739	5 816	-	-		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E18	VST001d	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 281								11			17%	1 063	1 499	2 752	2,6	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	919	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VST2207	E20 trafikplats Hovsjö				290								70		76	30%	261	405	53	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon	288	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST001e	E4 trafikplats Glädjen- trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 082											30%	974	1 515	1 468	1,6	0,8	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST2204	E4 trafikplats Häggvik-trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				623											30%	561	872	6 010	11,6	8,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001c	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 338											19%	1 084	1 592	1 815	1,6	0,8	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VOR2602	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken				454											30%	408	635	398	1,1	0,4	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Uppsala	Mälaren/Rv 55	JO1806	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro				1 179											30%	1 061	1 650	106	3,1	-0,8	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK	1 104	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	Ostkustbanan	JMR2608	Knivsta plankorsning				305											30%	274	427	-205	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA2217	Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår				827											30%	744	1 157	774	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Värmland/Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA2227	Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår				102											30%	92	143	49	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1803	SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår				658											30%	592	921	1 096	1,7	0,9	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1801	E4 förbifart Skellefteå				2 439									1		18%	2 000	2 879	1 761	0,9	0,6	Försämring	Robust lönsam	Plalt	FKS	1 854	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA1805	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen				193											30%	173	270	1 391	6,0	4,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	243	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA1810	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet				587											30%	528	821	82	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon	976	2-TEN-Stom	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA2201a	Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille				4 523											30%	4 071	6 332	1 991	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1806a	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1				1 158											30%	1 043	1 622	900	0,9	0,3	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2606	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv				486											30%	438	681	675	1,2	0,6	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2605	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv				361											30%	325	506	428	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
	Summa Planeringsram								1 171 000	1 401 346	1 298 591	1 667 694	23 665	52 573	23 506	4 960	22 888	50 710	97 072	30 289	7 486	50 448															
Namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen med 10 procent									39 268												39	57														
										39 268		54 887							785	274	380	1 489		36 674	56 916												
			Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning för objekt med +10% utökad medel [4]		2 099		5 777																					4-TEN-Delvis	ER			
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2601	Sjöfartsverkets isbrytare, två nya		8 300		8 300																					-	-			
			Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E16	VM2212	E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering		166		166											30%	149	232	26	0,2	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JM2205	Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl Ockelbo bangård		1 449		1 449											30%	1 304	2 029	-946	-0,7	-0,9	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	Rv 56	YM001	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Räta linjen [4]		1 420		1 434											30%	1 291	2 008	410	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 26	VVA1808	Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg		534		534											30%	481	748	494	1,0	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 25	VVA2604	Väg 25 Halmstad - Simlångsdalen, 2+1		691		691											30%	621	967	130	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSYR2601	Rv 26 Smålandsstenar - Isberga		256		256											30%	230	358	33	0,1	-0,2	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1822	Älmhults bangård, kapacitet		277		277											30%	249	387	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2601	Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		123		123											30%	111	172	66	0,4	0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2603	Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår		142		142											30%	128	198	123	0,8	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSY2201	Rv 25 Norreden i Växjö inkl. trafikplats		705		759								27	27		30%	683	1 062	280	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2602	Blädinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		170		170											30%	153	238	47	0,2	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2604	Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår		90		90											30%	81	126	161	1,3	0,8	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2211a	SgöN Boden-Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken		907		907											16%	762	1 052	-910	<-1	-1,1	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	FKS		1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JNR2605	Luleå resecentrum, statlig medfinansiering		640		1 289									650		30%	1 160	1 805	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JOR2602	Östertälje-Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar		249		249											30%	224	348	311	1,4	0,7	Försämring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST2207	Årstabergs bytespunkt		737		1 009									247	25	30%	908	1 413	-50	-0,1	-0,4	Förbättring	Nära noll	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206	Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm (4)		7 767		16 742											30%	15 068	23 439	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Södermanland	E20	VO2209	E20 Trafikplats Gröndal - Eskilstuna 2+2		1 064		1 064											30%	957	1 489	411	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2208	SgöN Umeå C förlängning plattform		138		138											30%	124	193	14	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN012	E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering (4)		558		562									1		30%	506	786	217	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E12	VN1810	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering		502		502											30%	452	703	221	0,5	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN2202	E4 Grimsmark-Broänge mötesseparering (4)		648		650											30%	585	910	162	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VNR2603	E4 Anumark-Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg		443		443											30%	398	620	2	0,0	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	PS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2603	Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering		88		203										115	30%	183	285	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2604	Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering		332		752										420	30%	677	1 053	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E4	VM1804	E4 Förbi Örnsköldsvik (4)		1 610		2 710							785	248	61		30%	2 439	3 795	922	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JNR2601	Mittbanan Stöde-Nedansjö, ny mötesstation		179		179											30%	161	251	90	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E14	VM1801	E14 Blåberget-Matfors (4)		506		523									4		30%	470	732	99	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E14	VM2605	E14 Stöde-Matfors,mitträckesseparering		512		512											30%	461	717	90	0,2	-0,2	Försämring	Nära noll	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västmanland	Mälarbanan	JO2204	Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår		245		245											30%	220	342	66	0,2	-0,1	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E6/Rv40	VVA2208	Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet		334		334											30%	301	468	2 160	7,7	5,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbana n	JVA2601	Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet		477		477											30%	430	668	-410	-0,9	-1,0	Förbättring	Robust olönsa	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	JVR2603	Västra stambanan, Sävenäs persontangård, omloppsnära uppställningsspår		135		135											30%	121	189	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E6.20	VVR2602	E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl framtidssäkring		2 216		2 216											30%	1 994	3 102	625	0,3	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Västra Götaland	Farled 955	SVR2601	Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar		1 390		1 611										221	30%	1 450	2 256	608	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Mälarbanan	JO2206	Hovsta, Förbigångsspår		124		124											30%	112	174	52	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JO2209	Örebro C förlängda plattformslängder		364		364											30%	327	509	388	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO2203	Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet		425		425											30%	383	595	187	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JMR2606	Frövi, kapacitetshöjande åtgärder (4)		171		268									39	57	30%	241	375	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	FU	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Södra stambanan	JSYR2603	Boxholm nedspår, förbigångsspår		86		86											30%	78	121	-74	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsa	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	

(1): I redovisade driftbidrag till icke statliga flygplatser ingår inte beredskapsflygplatser och flygtrafiktjänster.
(2): Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) avser åtgärder med bundna avtal varav Ultunalänken med större totalkostnad redovisas för sig.
(3): Förutsätter full finansiering av andra aktörer
(4): Indikation för behovet under planperioden handlar om del av finansiering. NNK baseras på hela totalkostnaden inklusive tillkommande finansiering.
(5): Omfördelning av medel för ERTMS utgår från "masterplan för signal". Här ingår även särredovisning av signalåtgärder från berörda namngivna objekt.
(6): Samlad effektbedömning (SEB) och kalkylsammanställning till redovisad totalkostnad kompletteras senare.
(7): Samlad effektbedömning (SEB) utgår från tidigare förutsättning innan april 2024.
(8): Behov under planperioden som belastar objekt för utredningar för namngivna investeringsobjekt handlar om del av finansiering eller endast utredning.

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

TRAFIKVERKET.PUBLIKATIONSNUMMER:2025:111.ISBN:978-91-8045-477-3.PRODUKTION:TRAFIKVERKET.TRYCKERI:ÅTTA45TRYCKERIAB.FOTOOMSLAG:ANDERSANDERSSON,JOHNÉRBILDBYRÅ.

ESLÖVS KOMMUN

KS 2025/261

2025-12-02
Magnus Månsson
+4641362472
magnus.mansson@eslov.se

Kommunledningskontoret

Kommunledningskontorets förslag till tillägg till beslutet gällande yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Regeringens uppdrag till Trafikverket gällande *Hässleholm-Lund, två nya spår* säger att ”åtgärden ska vara mer samhällsekonomiskt lönsam i förhållande till tidigare planering på sträckan Hässleholm–Lund”. För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

NNV = Samhällsekonomisk nytta – Utgifter där, Utgifter = Investeringskostnad + Kostnad för drift och underhåll.[1]

Idag bedöms *Hässleholm-Lund, två nya spår* vara ”robust olönsam” samtidigt som projektet lyfts fram som det viktigaste projektet i södra Sveriges järnvägssystem.

I regeringens uppdrag ligger också ett tydligt direktiv att budgeten ska hållas och Trafikverket skriver så här om detta i sin samlade effektbedömning:

> Två nya spår ansluts i norr till befintlig stambana strax söder om Hässleholm och i söder vid avslutat fyrspår vid Ringvägen, strax söder om Lund C. Alternativet ”ny sträckning” bedöms i dagsläget vara det alternativ med lägst kostnad.
>
> En utbyggnad av två nya spår på sträckan mellan Hässleholm och Lund kan göras på olika sätt, där fyra principiella dragningar har [pekats ut] i tidigare utredningar: ny sträckning; delvis följa befintlig infrastruktur; delvis följa befintlig infrastruktur med plattformar för nya spår i Höör och Eslöv; fyrspår. Regeringen har angivit en ekonomisk ram för objektet vilket förmodas begränsa utbyggnadsalternativen enligt ovan.[2]

[1] Samlad effektbedömning Hässleholm-Lund, två nya spår, JSY1825a, sid 4.
[2] Samlad effektbedömning Hässleholm-Lund, två nya spår, JSY1825a, sid 4. Mina understrykningar.

En konsekvens av detta blir att all kostnadsökning innebär en försämrad samhällsekonomisk lönsamhet. Alla krav som kommuner ställer på dragningar och utformningar för att förbättra för kommunens invånare eller för att förbättra för kommunens utvecklingsmöjligheter ses från Trafikverkets sida enbart som fördyringar och innebär därmed försämrad samhällsekonomisk lönsamhet. Vinsterna som kommunen och dess invånare gör räknas oftast som ”lokala vinster” och räknas inte in på plussidan i Trafikverkets beräkningar.

Var går gränsen för att projektet ska nå så låg samhällsekonomisk lönsamhet att projektet läggs ner? *I Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* är Trafikverket tydliga med att ”lagt kort inte ligger” och projekt som under utredningsfasen kraftigt fördyras och därmed får en försämrad samhällsekonomisk lönsamhet, kan tas bort. Detta sker t.ex. med projektet *Maria-Helsingborg* i Skåne.

I Hässleholm-Lund, två nya spår är grundproblemet egentligen att projektet redan från början fått en för liten budget och det är högst problematiskt att kommuner tillsammans med Trafikverket ska gå in i en lokaliseringsprocess där flera alternativ ska utredas, men det finns bara budget för ett alternativ. Även detta projekt riskerar att tas ur kommande planer p.g.a. fördyring och därmed försämrad samhällsekonomisk lönsamhet. Om Trafikverket menar allvar med att utreda olika alternativ så måste det också finnas en möjlighet att faktiskt genomföra dem. Eslövs kommun kräver att Trafikverket tydliggör hur man kommer agera i denna fråga. Att tilldelningen till *Två nya spår Lund-Hässleholm* har minskat från 15,9 miljarder kronor i 2022 års plan (genom regeringsbeslut LI2023/03475) till endast 3,3 miljarder kronor i Trafikverkets planförslag, gör det än mer otydligt för berörda parter att förstå vad Trafikverkets intention med projektet egentligen är.

Trafikverket föreslår att Hässleholm-Lund, i det fall det blir aktuellt med nysträckning i någon del, kan ha förutsättningar att genomföras som ett OPS-projekt (objekt för offentlig-privat samverkan) vilket också förespråkas av andra aktörer. Region Skåne förordar i sitt yttrande att regeringen snarast uppdrar till ett fristående statligt bolag att bygga anläggningen genom lån, där ränta och amortering finansieras via statens infrastrukturbudget.

Eslövs kommun ser det som viktigt att beslut gällande finansiering inte föregriper pågående lokaliseringsutredning. Det finns idag ett starkt tryck på Trafikverket att arbeta effektivare och snabbare vilket redan gett resultat i projektet: projektet är uppdelat i två delar, det finns redan konsult på plats och detta samråd kommer väldigt tidigt. Men Eslövs kommun ser en fara i

att kraven på snabb utbyggnad kan ge avkall på kvalitet i utredningar, och framtida val kan tas utifrån ”enkelhet” snarare än på ”samhällsutveckling”. Eslövs kommun hoppas att detta inte sker och vi önskar arbeta tillsammans med Trafikverket och övriga aktörer för att säkerställa att den framtida järnvägen är byggd utifrån genomtänkta ställningstaganden snarare än på vad som går snabbast och enklast att bygga.

§ 171 **KS 2025/261**

Delegering av beslut avseende yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Beslut
- Kommunstyrelsen delegerar rätten att lämna yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 till kommunstyrelsens arbetsutskott.

Ärendebeskrivning
På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025.

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse, Delegering av beslut avseende yttrande över remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 kortversion

Beredning
Eslövs kommun brukar i sina remissvar för nationell plan för transportinfrastrukturen om möjligt ställa sig bakom Region Skåne remissyttrande eller ställa sig bakom yttranden från Malmö-Lund-Regionen (MLR). I skrivande stund har inte Region Skåne beslutat om något yttrande, och MLR kommer besluta om sitt yttrande vid styrelsemöte den 11 december.

För att Eslövs kommun ska ges möjlighet att ställa sig bakom MLR yttrande, och förhoppningsvis Region Skånes yttrande, föreslår Kommunledningskontoret att kommunstyrelsen delegerar till kommunstyrelsens arbetsutskott att fatta beslut om kommunens yttrande, vid sammanträdet den 16 december.

Beslutet skickas till
Kommunledningskontoret/Tillväxtavdelningen
Kommunstyrelsens arbetsutskott

ESLÖVS KOMMUN

KS 2024/521

2025-11-21
Måns Berger
+4641362656
mans.berger@eslov.se

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Tjänsteskrivelse; Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion 2

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att förslaget till handlingsplan för bostadsförsörjning skickas på remiss.

Ärendebeskrivning

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjning. Den nuvarande bostadsförsörjningsstrategin antogs 2021, (kommunfullmäktiges beslut §110, 2021), en ny bostadsförsörjningsstrategi ska därför antas under nuvarande mandatperiod. Bostadsförsörjningslagen har reviderats och lagändringen trädde i kraft den 1 mars 2025, lag (2025:70). Kommunstyrelsen har uppdragit åt Kommunledningskontoret att ta fram en ny handlingsplan för bostadsförsörjning (kommunstyrelsens beslut §123, 2024) och har angett att kommunstyrelsens arbetsutskott ska utgöra styrgrupp för arbetet. Kommunstyrelsens arbetsutskott har antagit en projektplan (kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut §169, 2024).

Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutat att återremittera förslaget till ny handlingsplan (kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut §129, 2025).

Beslutsunderlag

- Redogörelse av förändringar utifrån återremiss
- Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 129, 2025 Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion
- Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion KSAU 2
- Bilaga, Analys av Eslövs kommun – remissversion KSAU
- Projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025
- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut, §169, 2024-11-05 Bostadsförsörjningsstrategi 2025–2029

- Kommunstyrelsens beslut §123, 2024-09-03 Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi

Beredning
Ett utkast på ny handlingsplan för bostadsförsörjning har tagits fram. Efter att kommunstyrelsens arbetsutskott har återremitterat handlingsplanen har handlingen reviderats. Genomföra ändringar finns beskrivna i handlingen ”Redogörelse av förändringar utifrån återremiss”.

Innan ärendet lyfts till kommunstyrelsen bör styrgruppen godkänna att handlingarna är redo att skickas på remiss. Det är sedan kommunstyrelsen som fattar det formella beslutet att skicka ärendet på remiss.

Beslutet skickas till
Kommunstyrelsen

Eva Hallberg
Kommundirektör

Anita Wallin
Avdelningschef

ESLÖVS KOMMUN

Redogörelse av förändringar utifrån återremiss

Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutat att återremittera förslaget till ny handlingsplan för bostadsförsörjning (KSAU, 2025, § 129) med följande inriktning:

- att remissversionen för handlingsplan för bostadsförsörjning återremitteras för att vara mer övergripande genom att stärka tillväxtperspektivet
- tydliggöra boendealternativ i syfte att stärka byggandet av småhus och bostadsrätter
- kommunen ska främja ett varierat utbud av olika boendeformer i hela kommunen
- hyresgarantier är ett statligt ansvar och vi ser ingen anledning till att det finns med i en kommunal plan
- vad gäller sociala kontrakt ska kommunen arbeta för att fler får egna kontrakt. Det är viktigt att arbetet inriktas mot egen bostad där sociala kontrakt inte ses som en rättighet utan en möjlighet att komma in på arbetsmarknaden.
- yrkande om enskilda tjänster inte görs i handlingsplanen, frågor av den arten behandlas i samband med budgetprioriteringar.

Nedan följer en redogörelse för hur respektive punkt har hanterats.

Att remissversionen för handlingsplan för bostadsförsörjning återremitteras för att vara mer övergripande genom att stärka tillväxtperspektivet

Inledningen i dokumentet har arbetats om för att tydliggöra ett större fokus på att kommunen ska växa.

Tydliggöra boendealternativ i syfte att stärka byggandet av småhus och bostadsrätter

Under kapitlet ”mål för kommunens bostadsförsörjning” har det tydliggjort att ”En större andel av nyproduktionen i Eslövs tätort bör utgöras av bostadsrätter och äganderätter” samt att tillgången på småhus bör öka i byarna för att möjliggöra en fortsatt utveckling utifrån respektive bys förutsättningar.

Kommunen ska främja ett varierat utbud av olika boendeformer i hela kommunen

Under kapitlet ”mål för kommunens bostadsförsörjning” tydliggörs att ”Nyproduktionen även i byarna ska eftersträva att komplettera den befintliga bebyggelsen så att det finns ett varierat utbud av bostäder i hela kommunen” samt att ”En större andel av nyproduktionen i Eslövs tätort bör utgöras av bostadsrätter och äganderätter”.

Hyresgarantier är ett statligt ansvar och vi ser ingen anledning till att det finns med i en kommunal plan

Förslaget att utreda hyresgarantier är borttaget från handlingsplanen.

Vad gäller sociala kontrakt ska kommunen arbeta för att fler får egna kontrakt. Det är viktigt att arbetet inriktas mot egen bostad där sociala

kontrakt inte ses som en rättighet utan en möjlighet att komma in på arbetsmarknaden.
Under kapitlet planerade aktiviteter har det förtydligats att: ”Det bostadssociala arbetet ska alltid syfta till att individen i slutändan får ett eget kontrakt. Ett socialt kontrakt kan fungera som ett steg på vägen men ska inte vara ett slutmål.”

Yrkande om enskilda tjänster inte görs i handlingsplanen, frågor av den arten behandlas i samband med budgetprioriteringar.
Aktiviteterna att införa en äldrekurator och att utreda införande av en flyttlots har strukits från handlingsplanen.

Äldrekuratorn har införts och finansieras med befintliga medel från vård och omsorgsnämnden. Förvaltningarna kommer inte utreda om funktionen flyttlots bör införas.

Övriga förändringar
Efter en dialog med länsstyrelsen har följande förändringar gjorts för att tydliggöra hur handlingsplanen avser uppfylla lagkraven: strukturen och rubrikerna till kapitlet ”Sammanfattande analys” har ändrats, det har även tydliggjorts hur Eslövs kommun avser samråda med berörda kommuner samt att bilagan innehåller en sammanställning av vilka relevanta nationella och regionala mål, planer och program som har beaktats.

Därtill har följande ändringar gjorts. Handlingsplanen har fått en inledande sammanfattning. Bakgrunden har utvecklats och beskriver mer av processen kring framtagandet av handlingsplanen. Avsnittet ”Avgränsningar” innehåller en referens till kommunens grönplan. Under kapitlet ”Planerade aktiviteter” har beskrivningen utvecklats för aktiviteten: utreda bostad först.

§ 129 **KS 2024/521**

Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion

Beslut
- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att ärendet återremitteras till förvaltningen med motiveringen att handlingsplanen arbetas om med följande inriktningar:
- att remissversionen för handlingsplan för bostadsförsörjning återremitteras för att vara mer övergripande genom att stärka tillväxtperspektivet
- tydliggöra boendealternativ i syfte att stärka byggandet av småhus och bostadsrätter
- kommunen ska främja ett varierat utbud av olika boendeformer i hela kommunen
- hyresgarantier är ett statligt ansvar och vi ser ingen anledning till att det finns med i en kommunal plan
- vad gäller sociala kontrakt ska kommunen arbeta för att fler får egna kontrakt. Det är viktigt att arbetet inriktas mot egen bostad där sociala kontrakt inte ses som en rättighet utan en möjlighet att komma in på arbetsmarknaden.
- yrkande om enskilda tjänster inte görs i handlingsplanen, frågor av den arten behandlas i samband med budgetprioriteringar.
Sammantaget medför ovanstående att åtgärdslistan och samtliga dokument behöver ses över.

Ärendebeskrivning
I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjning. Den nuvarande bostadsförsörjningsstrategin antogs 2021, (kommunfullmäktiges beslut §110, 2021), en ny bostadsförsörjningsstrategi ska därför antas under nuvarande mandatperiod. Bostadsförsörjningslagen har reviderats och lagändringen trädde i kraft den 1 mars 2025. Lagändringen innebär bland annat att det kommunala styrdokumentet för bostadsförsörjning benämnas handlingsplan för bostadsförsörjning i lagtexten. Kommunstyrelsen har uppdragit åt Kommunledningskontoret att ta fram en ny handlingsplan för bostadsförsörjning (kommunstyrelsens beslut §123, 2024) och har angett att kommunstyrelsens arbetsutskott ska utgöra styrgrupp för arbetet. Kommunstyrelsens arbetsutskott har antagit en projektplan (kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut §169, 2024).

Beslutsunderlag
- Handlingsplan för bostadsförsörjning – remissversion KSAU
- Bilaga, Analys av Eslövs kommun – remissversion KSAU
- Projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025
- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslut, §169, 2024-11-05 Bostadsförsörjningsstrategi 2025–2029
- Kommunstyrelsens beslut §123, 2024-09-03 Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi

Beredning
Ett utkast på ny handlingsplan för bostadsförsörjning har tagits fram. Vid en avstämning med styrgruppen april 2024 framkom det att förslaget till ny handlingsplan bör arbetas om. Kommunledningskontoret har reviderat förslaget.

Nytt namn
Kommunledningskontoret har reviderat namnet på styrdokumentet till Handlingsplan för bostadsförsörjning 2025. Nu benämns dokumentet på samma sätt som i lagtexten.

Utveckla beskrivningen av kommunens roll i regionen
Kommunledningskontoret har tillfört en kort beskrivning kring Eslövs roll i regionen och försökt balansera dokumentets olika syften.

Analysen har blivit en bilaga
Kommunledningskontoret har valt att lägga analysen som en bilaga för att göra dokumentet mer lätthanterligt.

Upplåtelseformer
Styrgruppen har framfört synpunkter kring olika upplåtelseformer men inget formellt beslut är fattat. Kommunledningskontoret önskar därför att styrgruppen fattar ett beslut om hur olika upplåtelseformer bör prioriteras.

Innan ärendet lyfts till kommunstyrelsen bör styrgruppen godkänna att handlingarna är redo att skickas på remiss. Det är sedan kommunstyrelsen som fattar det formella beslutet att skicka ärendet på remiss.

Yrkanden
Catharina Malmborg (M) yrkar på att ärendet återremitteras till förvaltningen med motiveringen att handlingsplanen arbetas om med följande inriktningar:
- att remissversionen för handlingsplan för bostadsförsörjning återremitteras för att vara mer övergripande genom att stärka tillväxtperspektivet
- tydliggöra boendealternativ i syfte att stärka byggandet av småhus och bostadsrätter
- kommunen ska främja ett varierat utbud av olika boendeformer i hela kommunen
- hyresgarantier är ett statligt ansvar och vi ser ingen anledning till att det finns med i en kommunal plan
- vad gäller sociala kontrakt ska kommunen arbeta för att fler får egna kontrakt. Det är viktigt att arbetet inriktas mot egen bostad där sociala kontrakt inte ses som en rättighet utan en möjlighet att komma in på arbetsmarknaden.
- yrkande om enskilda tjänster inte görs i handlingsplanen, frågor av den arten behandlas i samband med budgetprioriteringar.
Sammantaget medför ovanstående att åtgärdslistan och samtliga dokument behöver ses över.

Janet Andersson (S) och Jasmina Muric (C) yrkar bifall till Catharina Malmborgs (M) yrkande om återremiss.

Beslutsgång
Ordförande ställer proposition på Catharina Malmborgs (M) yrkande om återremiss och finner att kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar i enlighet med det.

Beslutet skickas till
Kommunledningskontoret

HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING 2025

*

REMISSVERSION

ESLÖVS KOMMUN

Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Arbetsgrupp

Måns Berger, projektledare, Kommunledningskontoret

Kristina Forslund, VD, Eslövs bostads AB

Sofia Persson, verksamhetschef, Vård och omsorg (äldreomsorgen)

Maria Lindstrand, enhetschef, Vård och omsorg (socialtjänsten)

Moa Åhnberg, planarkitekt, Kommunledningskontoret

Ida Linder, praktikant, Malmö Universitet

Innehållsförteckning

Inledning **4**

Bakgrund 5

Syfte 7

Avgränsningar 7

Sammanfattande analys **8**

Marknadsförutsättningar 8

Eslövs demografiska utveckling 9

Behov av nya bostäder 9

Bostadssociala utmaningar 9

Mål för kommunens bostadsförsörjning **11**

Planerade aktiviteter **13**

Uppföljning **16**

Sammanfattning

Eslöv växer och under 2025 fick kommunen för första gången fler än 35 000 invånare. Eslövs kommun förväntas fortsätta växa med ytterligare ca 1 700 personer de kommande tio åren. Med strategiska satsningar på nya attraktiva boendemiljöer möjliggörs en fortsatt hållbar utveckling av kommunen.

Enligt bostadsförsörjningslagen ska Eslövs kommun under varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjningen. Handlingsplanen innehåller fem mål för kommunens bostadsförsörjning:

1. det ska byggas ca 150 bostäder per år,
2. bostadsförsörjningen ska bidra till att Eslövs tätort utvecklas till en tät grön och blandad stad med ett rikt stadsliv,
3. bostadsförsörjningen av byarna ska anpassas utifrån byarnas unika bostadsbehov och identitet,
4. kommunen ska möjliggöra för fler seniorer att flytta till ett boende med bättre tillgänglighet,
5. fler ska få tillgång till en ändamålsenlig bostad.

Ambitionen att färdigställa 150 bostäder om året baseras på det identifierade bostadsbehovet som är 110 bostäder om året, samt antagandet om ett underliggande skånskt bostadsbehov. Nyproduktionen av bostäder ska komplettera den befintliga bebyggelsen och bidra till en ökad variationen. I centrala Eslöv har nyproduktionen dominerats av små hyresrätter under de senaste åren. Särskild vikt bör därför läggas vid att tillföra större lägenheter och mindre småhus. En större andel av nyproduktionen i Eslövs tätort bör utgöras av bostadsrätter och äganderätter.

Befolkningen i många byar förväntas bli äldre de kommande åren och många äldre bor idag i villor. Genom att äldre i tid flyttar till ett boende som är anpassat skapas förutsättningar för de äldre att kunna bibehålla en självständig vardag där de kan delta i samhällslivet. Kommunen ska stötta seniorer som vill flytta från sina villor. För att möjliggöra för de äldre att kunna bo kvar i sina områden bör särskild vikt läggas vid att tillföra bostäder i byarna som passar den äldre befolkningen, så som marklägenheter, radhus och låga flerbostadshus. Samtidigt bör även tillgången på småhus öka i byarna för att möjliggöra en fortsatt utveckling utifrån respektive bys förutsättningar.

Det finns idag bostadsbehov i Eslöv som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden. Dels finns det hushåll som saknar ett eget bostadskontrakt, dels finns det hushåll som bor för trångt. Genom en förbättrad samverkan mellan kommunens olika verksamheter och fastighetsägare kan bostadssociala problem förebyggas och fler kommuninvånare kan ta sig in på bostadsmarknaden.

Inledning

Eslövs kommun har en unik kombination av närhet till omvärlden, goda kommunikationer, en stark centralort med gott om kvaliteter, levande byar och landsbygd och gott om natur för rekreation och friluftsliv. Det nära läget i en expansiv region ger kommunen en central och spännande position i Skånes utveckling.

Eslöv växer och under 2025 fick kommunen för första gången fler än 35 000 invånare. Eslövs kommun förväntas fortsätta växa med ca 1 700 personer de kommande tio åren. Med strategiska satsningar på nya attraktiva boendemiljöer möjliggörs en hållbar utveckling och att Eslöv stärker sin roll som en regional stjärna i mittskåne.

Tillgången till bra bostäder är även av stor vikt för en kommuns utveckling och avgörande för den enskilde medborgarens livssituation. Bostad som en social rättighet lyfts fram såväl i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna (artikel 25) som i regeringsformen (1 kap. § 2).

Bostadsförsörjningen ska både syfta till att planera för att nya bostäder byggs, samt att utveckla det befintliga bostadsbeståndet. Eslövs handlingsplan för bostadsförsörjning innehåller en sammanfattande analys av Eslövs bostadsmarknad, kommunens mål för bostadsförsörjningen samt vilka åtgärder som ska genomföras för att uppnå målen. Som en bilaga till handlingsplanen finns en mer utförlig analys av bostadsmarknaden i Eslöv. I bilagan beskrivs även hur kommunen tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Bakgrund

Enligt bostadsförsörjningslagen ska Eslövs kommun under varje mandatperiod anta en handlingsplan för bostadsförsörjningen. Den nuvarande bostadsförsörjningsstrategin antogs hösten 2021 och motsvarar det som idag är handlingsplan för bostadsförsörjning. En ny handlingsplan behöver därför antas innan nästa val, år 2026. Kommunstyrelsen i Eslöv har gett Kommunledningskontoret i uppdrag att ta fram en ny handlingsplan (KS, 2024, § 123). Kommunstyrelsens arbetsutskott har utgjort styrgrupp för arbetet och har antagit en projektplan (KSAU, 2024, § 169). Projektplanen innehåller fyra effektmål som har väglett arbetet med att ta fram en ny handlingsplan:

- Att skapa attraktiva och tillgängliga bostäder och boendemiljöer
- Att hemlöshet och trångboddhet minskar
- Att den politiska viljan får genomslag i förvaltningarnas arbete med bostadsförsörjningen

- Att kommunens arbete med bostadsförsörjning är samordnat

Utöver målsättningarna som finns i projektplanen har ytterligare direktiv tillkommit under processen (KSAU, 2025, § 129), där det bland annat tydliggjorts att handlingsplanen ska syfta till att stärka byggandet av småhus och bostadsrätter samt att handlingsplanen inte ska beröra frågan om hyresgarantier.

Kommunledningskontoret har lett arbetet med att ta fram en ny handlingsplan. För att säkerställa en god förankring har arbetet skett i en arbetsgrupp med representation från berörda förvaltningar och Eslövs bostads AB. Under arbetets gång har även privata fastighetsägare involverats. En viktig del av processen är den remissrunda där angränsande kommuner, Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och övriga berörda aktörer ges möjlighet att inkomma med synpunkter.

Lagen
Lagen (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, kallad bostadsförsörjningslagen, ger kommunerna ansvar att planera för bostadsförsörjningen. Planeringen ska syfta till att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Riksdagen har tagit beslut om en ändring av lagen och lagändringen började gälla den 1 mars 2025. Det som tidigare kallades riktlinjer för bostadsförsörjning ska framöver benämnas handlingsplan för bostadsförsörjningen.

Handlingsplanen för bostadsförsörjningen ska minst innehålla uppgifter om:

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Handlingsplanen ska särskilt grundas på en analys av:

- den demografiska utvecklingen,
- marknadsförutsättningarna,
- och de bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Analysen ska genomföras med stöd av det underlag som Boverket förser kommunen med och ytterligare underlag som kommunen behöver för

analysen. I lagtexten specificeras det även att vid framtagandet av handlingsplanen ska kommunen samråda med berörda kommuner. Vidare åligger det kommunen att ge länsstyrelsen och regionen tillfälle att yttra sig. Lag (2025:70).

Syfte

Syfte med handlingsplanen är att skapa förutsättningar för ett effektivt och samordnat arbete med kommunens bostadsförsörjning. Därtill ska handlingsplanen fungera som ett stöd när nya detaljplaner tas fram, vid nya markanvisningar, som underlag för den översiktliga planeringen samt som underlag för beslut om åtgärder som rör bostadsfrågor i andra kommunala verksamheter.

Avgränsningar

Handlingsplanen för bostadsförsörjning kommer inte beröra de lokaler eller bostäder som behandlas i kommunens lokalförsörjningsplan. Handlingsplanen omfattar dock bostäder med tre månaders uppsägning eller mindre.

Klimatanpassning av bostäderna i kommuner kommer inte heller beröras. En separat klimatanpassningsplan ska i stället tas fram.

Handlingsplanen beskriver inte heller hur dom gröna kvaliteterna i bostadsområdena ska utvecklas då detta beskrivs i kommunens Grönplan.

Handlingsplanen för bostadsförsörjning och översiktsplanen är kompletterande dokument som tillsammans ska ge en inriktning för bostadsutvecklingen i Eslövs kommun. I handlingsplanen för bostadsförsörjning beskrivs behovet av nya bostäder, både antal och typ av bostäder. I översiktsplanen beskrivs vilka markanspråk som planeras tas i anspråk för att tillgodose bostadsbehovet, så som det beskrivs i handlingsplanen. Handlingsplanen för bostadsförsörjning kommer därför inte peka ut framtida utbyggnadsområden, det sker i stället i kommunens översiktsplan.

Sammanfattande analys

I arbetet med att ta fram handlingsplanen har en omfattande analys av Eslövs bostadsmarknad genomförts. I följande kapitel ges en kortfattad beskrivning av Eslövs bostadsbestånd, den demografiska utvecklingen samt den bostadssociala situationen. För att ta del av den fullödiga analysen av Eslövs bostadsmarknad, se bilagan: Analys av Eslöv kommun.

Marknadsförutsättningar

2023 fanns det totalt 15 794 bostäder i Eslöv. Den dominerade bostadstypen i Eslöv är småhus, som står för 53 procent av det befintliga bostadsbeståndet. Lägenheter i flerbostadshus utgör 40 procent av bostadsbeståndet. Resterande bostäder består av övriga hus och specialbostäder[1]. Det vanligaste hushållet i Eslöv är ett enpersonshushåll. Enpersonshushåll bor oftast i hyresrätt, men även i hög utsträckning i äganderätt. Övriga hushållstyper bor oftast i en äganderätt.

I delar av kommunen är bostadsbeståndet homogent. Centrala och östra delen av Eslövs tätort domineras av hyresrätter medan bostadsrätterna framför allt finns i de centrala och norra delarna av Eslövs tätort. Äganderätten dominerar i västra delen av Eslövs tätort samt i byarna. Bostadsbeståndet varier dock mellan byarna. I Eslöv bor dom flesta i äganderätt förutom åldersgruppen 20 till 29 år, där är hyresrätten vanligast. Även i den äldre befolkningen är äganderätten vanligast, men hyresrätt och bostadsrätt blir allt vanligare desto äldre befolkningen blir.

Det vanligaste småhuset i Eslöv är ca 90–130 kvm och den vanligaste hyresrätten i flerbostadshus är 2 rum och kök. Kötiden för hyresrätter har minskat sedan 2022. Kötiden är kortare för nyproducerade lägenheter och för små lägenheter och kötiden är längre för äldre och större lägenheter.

Bostadspriserna i Eslöv har ökat under 2000-talet. Villapriserna i Eslöv är i linje med genomsnittet i Skåne och riket men har minskat i viss utsträckning under 2022 och 2023. Priserna på bostadsrätter är lägre än i Skåne och har legat relativt stabilt 2022 och 2023.

Under 2020-talet har Eslöv haft ett relativt högt bostadsbyggande och det har byggts ca 167 bostäder per år. Bostadsbyggandet har dominerats av flerbostadshus och hyresrätter vilket är ett mönster som syns i hela Skåne.

Eslövs kommun har planer som möjliggör att det byggs i genomsnitt 230 nya bostäder om året till 2034. En mer realistisk bedömning är att det

[1] [1] Med övriga bostäder menas hus som inte huvudsakligen är avsedda för bostadsändamål men ändå innehåller vanliga bostadslägenheter, till exempel byggnader avsedda för verksamhet eller samhällsfunktion. Specialbostäder avser bostäder för bland annat äldre, funktionshindrade och studentbostäder (Källa: SCB).

kommer byggas ca 150 bostäder om året. Region Skåne uppskattar att efterfrågan för nyproducerade bostäder i Eslöv har sjunkit. Det innebär att det finns få personer som vill och kan efterfråga en nyproducerad bostad i Eslöv. 2023 uppskattar Region Skåne att efterfrågan är 29 äganderätter per år och att det saknas en efterfrågan för nyproducerade bostadsrätter och hyresrätter i Eslöv. Det ska tolkas som att det för tillfället är svårt att få lönsamhet i nyproduktion av bostadsrätter och hyresrätter i Eslöv.

Eslövs demografiska utveckling

Eslövs befolkning prognosticeras öka de kommande 10 åren med i genomsnitt 0,5 procent om året. Ökningen förväntas bli lägre än det föregående decenniet på grund av ett minskat barnafödande och en lägre invandring. Under perioden är det framförallt den äldre delen av befolkningen som kommer öka.

De som flyttar till Eslövs kommun är oftast i åldern 30 till 40 med yngre barn och de som flyttar från kommunen är framförallt i åldern 20 till 29. Flyttrörelserna sker framförallt mellan Malmö och Lund, men även i viss mån Höör. De som flyttar in i en hyresrätt är oftast i åldern 20 till 24 och bor redan i Eslöv, alternativt i någon annan del av Skåne. Även de som flyttar till en bostadsrätt bor ofta redan i kommunen men är något äldre, ca 20 till 30 år. De som flyttar in i en äganderätt kommer oftast från någon annan del av Skåne och är i ålder 30 till 34 år. Äldre flyttar i låg utsträckning och i den mån de flyttar sker det oftast till en hyresrätt.

I den arbetsföra befolkningen pendlar en allt större andel av befolkningen till en annan ort för arbete. Samtidigt ökar även inpendlingen till kommunen.

Behov av nya bostäder

Antalet hushåll förväntas öka de kommande 10 åren vilket innebär att det finns ett behov av att tillföra i genomsnitt ca 110 nya bostäder per år för att möta det ökande bostadsbehovet[2]. Bostadsbehovet varierar stort mellan kommunens olika delar men är som störst för Eslövs tätort.

Bostadssociala utmaningar

Det finns idag bostadsbehov som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden. Dels finns det ca 100 personer som lever i hemlöshet[3] och ca 540 hushåll lever i trångboddhet och saknar ekonomiska

---

[2] För att uppskatta det demografiska bostadsbehovet har Eslövs kommun gjort en hushållsprognos. Hushållsprognosen baseras på en trendbaserad befolkningsprognos och skiljer sig från Eslövs officiella befolkningsprognos. En trendbaserad prognos utgår endast från historisk data och beaktar inte planerad byggnation. För mer information om hushållsprognosen se bilagan Analys av Eslövs kommun.

[3] I Socialstyrelsens kartläggning av antalet hemlösa ingår även de som bor i bostäder via socialtjänsten, vilket utgör den största andelen av de hemlösa. För en mer utförlig beskrivning av Socialstyrelsens definition, se Bilaga Analys av Eslövs kommun.

förutsättningar att flytta till ett större boende. Trångbodda hushåll med ansträngd boendeekonomi består oftast av ensamstående kvinnor med barn. På grund av låg betalningsförmåga har gruppen generellt svårt att flytta till ett mer ändamålsenligt boende.

De hushåll vars bostadsbehov inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden faller idag delvis mellan stolarna. Det beror på att det finns grupper som inte längre kan få sociala kontrakt men som samtidigt inte klarar kraven från fastighetsägarna, tex personer med skulder eller låga inkomster.

I Eslöv verkar det finnas en koppling mellan segregation och fördelning av upplåtelseformerna äganderätt och hyresrätt. En jämnare fördelning av upplåtelseformerna kan minska segregationen i kommunen.

Majoriteten av äldre bor idag i småhus. Samtidigt överväger många äldre att flytta. Det finns många fördelar med att äldre flyttar till anpassade bostäder. Möjligheten till att leva ett självständigt och friskt liv ökar, hemtjänstens arbete förenklas och kommunens bostadsbestånd används mer effektivt.

Mål för kommunens bostadsförsörjning

Eslövs kommun har fem mål för kommunens bostadsförsörjning:

1. det ska byggas ca 150 bostäder per år,
2. bostadsförsörjningen ska bidra till att Eslövs tätort utvecklas till en tät grön och blandad stad med ett rikt stadsliv,
3. bostadsförsörjningen av byarna ska anpassas utifrån byarnas unika bostadsbehov och identitet,
4. kommunen ska möjliggöra för fler seniorer att flytta till ett boende med bättre tillgänglighet,
5. fler ska få tillgång till en ändamålsenlig bostad.

Det demografiska bostadsbehovet motsvarar ca 110 nya bostäder om året, men kommunens mål för bostadsbyggandet är högre. Ett skäl är att det har byggts färre bostäder än behovet i Skåne under lång tid och att det sannolikt finns ett underliggande bostadsbehov som behöver tillgodoses. Ett ytterligare skäl är att behovet och efterfrågan har varierat mycket de senaste åren och 2023 års siffror är de lägsta som uppmätts på länge. Att ha ett högre mål kan därför vara klokt då det ger en marginal om behovet eller efterfrågan skulle öka. Eslövs vision och kommunfullmäktiges mål för mandatperioden uttrycker dessutom en tydlig ambition att Eslöv ska fortsätta vara en tillväxtkommun och att nyproduktionen av bostäder ska bidra till en växande befolkning.

Eslövs tätort är den del av kommunen som vuxit mest de senaste åren. Eslövs tätort har goda förbindelser gentemot både Malmö och Lund, men även Helsingborg och Kristianstad och har ett stort utbud av service. Eslövs tätort ska fortsätta att erbjuda attraktiva bostäder och boendemiljöer genom täta, gröna och blandade bostadsområden. Att bygga tätt syftar till att öka kvaliteten i bostadsområdena genom att koncentrera bebyggelsen och på så vis ge plats för grönska, rekreation och mötesplatser, vilket skapar förutsättningar för ett levande stadsliv. Täthet går att uppnå på olika vis och innebär inte att bebyggelsen måste vara hög. Generellt bör det byggas tätare i kollektivtrafiknära läge. För att bostadsområden ska upplevas som attraktiva krävs också en omsorgsfull gestaltning och väl genomtänkta materialval.

Nyproduktionen av bostäder ska komplettera den befintliga bebyggelsen och bidra till en ökad variationen på låg områdesnivå genom att tillföra bostäder med annan storlek, upplåtelseform, hustyp och prisklass än den som idag är dominerande i området. I centrala Eslöv har nyproduktionen dominerats av små hyresrätter under de senaste åren. Särskild vikt bör därför läggas vid att tillföra större lägenheter och mindre småhus. En större

andel av nyproduktionen i Eslövs tätort bör utgöras av bostadsrätter och äganderätter.

I Eslöv finns det attraktiva byar med tillgång till goda kommunikationer och vacker natur. En tätorts attraktivitet är även beroende av dess utbud av service. Tillgången till kommunal är något kommunen har rådighet över, och det har en stor påverkan på byarnas möjlighet att växa. Byarna ska fortsätta att utvecklas, men behovet av nya bostäder varierar och utbyggnaden bör anpassas efter de lokala behoven och förutsättningarna. Nyproduktionen ska även i byarna eftersträva att komplettera den befintliga bebyggelsen så att det finns ett varierat utbud av bostäder i hela kommunen. Ett mer varierat bostadsutbud möjliggör för medborgare att anpassa sin bostad till olika tider i livet och ändå bo kvar i sitt närområde. Befolkningen i många byar förväntas bli äldre de kommande åren. Särskild vikt bör därför läggas vid att tillföra bostäder som passar den äldre befolkningen, så som marklägenheter, radhus och låga flerbostadshus. . Samtidigt bör även tillgången på småhus öka i byarna för att möjliggöra en fortsatt utveckling utifrån respektive bys förutsättningar. Genom att äldre i tid flyttar till ett boende som är anpassat skapas förutsättningar för den äldre att kunna bibehålla en självständig vardag där man kan delta i samhällslivet. Kommunen ska stötta seniorer som vill flytta från sina villor.

Det finns idag bostadsbehov i Eslöv som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden. Dels finns det hushåll som saknar ett eget bostadskontrakt, dels finns det hushåll som bor för trångt. Det kan bero på sociala eller ekonomiska faktorer. Många av hushållen kvalificerar sig samtidigt inte till att få ett socialt kontrakt via kommunen och riskerar därför att falla mellan stolarna. En god bostad är en förutsättning för att kunna delta och bidra i samhället. Kommunens planering ska syfta till att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder. Genom en förbättrad samverkan mellan kommunens olika verksamheter och fastighetsägare kan bostadssociala problem förebyggas och fler kommuninvånare ta sig in på bostadsmarknaden.

Planerade aktiviteter

Kommunen planerar att genomföra en mängd aktiviteter för att uppnå handlingsplanens mål. Aktiviteterna ska genomföras under perioden 2025–2029. De kan antingen vara tidsbegränsade eller löpande. En aktivitet kan beröra mer än en förvaltning och mer än ett mål.

Det kommer inte tas fram några särskilda insatser för att utveckla dom gröna kvaliteterna i Eslöv även om det berörs i mål 2. Det arbetet kommer i stället ske inom ramen för den grönplan och den parkplan som Miljö och Samhällsbyggnad ansvarar för.

Aktivitet	Ansvar	Tidsplan
Blanda in hyresrätter i områden som domineras av äganderätter	EBO, Klk	Löpande
Blanda in bostadsrätter och äganderätter i områden med hyresrätter	Klk	Löpande
Ta fram ett program för gestaltad livsmiljö	Klk	2029
Revidera riktlinjer för markanvisning	Klk	2027
Genomföra strategiska markköp	Klk	Löpande
Utreda förutsättningar för kommunal markberedskap	Klk	2029
Föra en dialog med Skånetrafiken kring nya utbyggnadsområden	Klk	Löpande
Initiera en dialog med vägföreningarna kring kommunalt huvudmannaskap	MoS	Löpande
Revidera detaljplaner för att möjliggöra ett kommunalt huvudmannaskap i byarna	Klk	Löpande
Utred pilotprojekt i Östra Eslöv för att utveckla framtidens boende	Klk	2029
Utreda nya parkeringslösningar för att möjliggöra en tät stad i Östra Eslöv	Klk, MoS	2029
EBO ska färdigställa i genomsnitt 25 bostäder per år	EBO	Löpande
EBO ska fortsätta bygga i byarna	EBO	Löpande

För att skapa ett mer blandat bostadsbestånd ska nyproduktionen eftersträva att bidra till en ökad variation i bostadsbeståndet. Det kan framförallt ske genom kommunens markanvisningar. För att öka Eslövs kommuns attraktivitet ska ett program för gestaltad livsmiljö tas fram. Programmet syftar bland annat till att ta ett helhetsgrepp kring hur vi utformar attraktiva boendemiljöer som är anpassade för Eslöv.

För att kunna utveckla kommunen är kommunens markinnehav av avgörande betydelse. Eslövs kommun ska därför genomföra strategiska markköp som kan bidra till att genomföra Eslövs kommuns översiktsplan och stärka attraktiviteten i befintliga och framtida bostadsområden. Eslövs

kommun ska även utreda vilken nivå av markberedskap som krävs för att möjliggöra en effektiv bostadsförsörjning.

Goda kommunikationer är också en viktig fråga för Eslövs attraktivitet. En dialog med Skånetrafiken ska därför initieras inför nya utbyggnadsområden.

För att kunna utveckla kommunens byar finns det ett behov av att kunna utveckla de allmänna platserna i byarna. En dialog med vägföreningarna ska inledas för att erbjuda dem att överlåta huvudmannaskapet till kommunen.

Östra Eslöv är kommunens största utbyggnadsområde. Det är också ett område där kommunen ska våga prova nya lösningar, bland annat med avseende på nya boende- och parkeringslösningar.

EBO är kommunens allmännyttiga bolag och dom har ett viktigt uppdrag att fortsätta bygga bostäder och att bidra till att det även byggs i kommunens byar. Detta kräver dock att det finns planer som går att bebygga.

Aktivitet	Ansvar	Tidsplan
Personer som fått sociala kontrakt ska erbjudas stöd i hur man behåller ett kontrakt	VoO	Löpande
EBO ska bistå kommunen med sociala kontrakt	EBO	Löpande
Stärkt samverkan socialtjänst och fastighetsägare	VoO	Löpande
Utreda kriterier för sociala kontrakt	VoO	2028
Utreda bostad först	VoO	2026
Sprida information om Boplats syd till seniorer	VoO	Löpande
Genomföra dialog om boende vid hälsosamtal för 80+	VoO	Löpande
Genomföra infoträffar på mötesplats Karidal	VoO	Löpande

För att förstärka arbetet med att förebygga vräkningar och bostadslöshet ska Eslövs kommun ge ett utökat stöd till individer som har fått ett socialt kontrakt så att kontraktet kan övergå i ett förstahandskontrakt. Socialtjänsten arbetar redan idag med att förebygga vräkningar men nya samverkansformer håller på att etableras vilket kommer möjliggöra en utökad samverkan med fastighetsägarna i kommunen för att förebygga bostadssociala problem och erbjuda stöd till personer med skulder.

Mot bakgrund av att det idag finns individer som inte kvalificerar sig till ett socialt kontrakt men som ändå saknar reella förutsättningar att ta sig in på bostadsmarknaden ska kriterierna för sociala kontrakt utredas. Det bostadssociala arbetet ska alltid syfta till att individen i slutändan får ett eget kontrakt. Ett socialt kontrakt kan fungera som ett steg på vägen men ska inte vara ett slutmål.

Eslövs kommun har fått stadsbidrag för att utreda konceptet bostad först. En projektledare är anställd och arbetet är påbörjat.

För att stötta seniorer som vill flytta till ett mer ändamålsenligt boende ska kommunen sprida information om Boplats syd och vikten att man ställer sig i kö i tid.

Kommunen erbjuder idag hälsofrämjande samtal, dessa kan vara i form av hembesök eller som infoträffar. Samtalen ska framöver även belysa vikten av ett anpassat boende.

Uppföljning

Handlingsplanen för bostadsförsörjning antas av kommunfullmäktige varje mandatperiod. Kommunstyrelsen ansvarar för att planen följs upp årligen. Kommunledningskontoret ansvarar för att samordna uppföljningen med stöd av nyckelpersoner från Vård och Omsorg samt EBO.

Den årliga uppföljningen av handlingsplanen sker under våren. I uppföljningen ska status på indikatorer och aktiviteter sammanställas för att ge en bild av måluppfyllelsen. Vissa aktiviteter kommer att följas upp årligen, andra en gång per mandatperiod.

MÅL	Indikator	Följs upp
Det ska byggas ca 150 bostäder per år.	Antal nya bostäder genom nyproduktion eller ombyggnation	Varje år
Bostadsförsörjningen ska bidra till att Eslövs tätort utvecklas till en tät grön och blandad stad med ett rikt stadsliv.	Antal nyproducerade bostäder i relation till befintlig bebyggelse	Varje år
	Invånare per kvadratkilometer	År 2029
Bostadsförsörjningen av byarna ska anpassas utifrån byarnas unika bostadsbehov och identitet.	Antal nyproducerade bostäder i relation till befintlig bebyggelse	Varje år
Fler ska få tillgång till en ändamålsenlig bostad	Andelen trångbodda hushåll med ansträngd boendeekonomi	Varje år
	Antal sociala kontrakt	Årligen
	Antal ärenden tillfälliga boenden	Årligen
Kommunen ska möjliggöra för fler seniorer att flytta till ett boende med bättre tillgänglighet.	Antal kvm per person över 80 år	År 2029
	Andel personer över 80 år som bor i villa	År 2029

Tabell 1. Uppföljning av målen

HANDLINGSPLAN FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING 2025

*

ESLÖVS KOMMUN,
241 80 ESLÖV
TELEFON: 0413–620 00
E-POST: KOMMUNEN@ESLOV.SE
WEBB: ESLOV.SE

ESLÖVS KOMMUN

ANALYS AV ESLÖVS KOMMUN

*

BILAGA TILL HANDLINGSPLAN
FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING

ESLÖVS KOMMUN

Styrgrupp

Kommunstyrelsens arbetsutskott utgjorde styrgrupp

Arbetsgrupp

Måns Berger, projektledare, Kommunledningskontoret

Kristina Forslund, VD, Eslövs bostads AB

Sofia Persson, verksamhetschef, Vård och omsorg (äldreomsorgen)

Maria Lindstrand, enhetschef, Vård och omsorg (socialtjänsten)

Moa Åhnberg, planarkitekt, Kommunledningskontoret

Ida Linder, praktikant, Malmö Universitet

Innehållsförteckning

Eslövs demografiska utveckling 5
Befolkningsprognos 7
Region Skåne befolkningsprognos 9
Flytt- och resmönster 10
Åldersstruktur och könsskillnader 11
Hushållens utveckling 14
Arbetslöshet 16
Inkomster 18
Slutsatser om Eslövs demografiska utveckling 19
Bostäder och bostadsmarknaden 20
Bostadsmarknaden i Skåne 20
Eslövs bostadsbestånd 21
Förutsättningar för nyproduktion 26
Allmännyttan och privata fastighetsägare 30
Flyttkedjor 31
Planberedskap 32
Slutsatser om Eslövs bostadsbestånd 37
Ortvisa analyser 38
Eslövs tätort 38
Billinge 39
Flyinge 39
Gårdsstånga & Getinge 40
Harlösa 41
Hurva 41
Kungshult 42
Löberöd 42
Marieholm 43
Stockamöllan 44
Stehag 44
Örtofta, Väggarp och Toftaholm 45
Landsbygden 45

Bostäder för alla.....47
Bostäder för äldre 47
Bostäder för unga.....48
Bostäder för nyanlända.....49
Bostäder för personer med funktionsnedsättning 49
Hushåll med ansträngd boendeekonomi och trångboddhet.....50
Hemlöshet.....54
Bostadssociala kontrakt och akuta boendelösningar 56
Vem har bostadssociala problem? 56
Boendesegregation.....58
Nationell, regional och kommunal styrning 61
Mänskliga rättigheter och svensk lagstiftning 62
Nationella mål för boende och byggande 62
Nationell strategi för att motverka hemlöshet 2022–2026 62
Nationella mål inom integration, funktionsrätt och jämställdhet 63
Regionplan för Skåne 2022–2040 63
Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030 63
Strukturplan för MalmöLundregionen.....64
Bostadsmarknadsanalys för Skåne (2024).....64
Eslövs kommuns vision och kommunfullmäktiges mål 64
Översiktsplan Eslöv 2035 65

Introduktion

Kommunens handlingsplan för bostadsförsörjningen ska, enligt lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (2000:1383), särskilt grundas på en analys av den demografiska utvecklingen, marknadsförutsättningar och de bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden. Att analysera vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden är ett förtydligat uppdrag för kommunerna som blev lag år 2022. Analysen ska genomföras med stöd av det underlag som Boverket förser kommunen med och ytterligare underlag som kommunen behöver för analysen. Analysen ligger till grund för kommunens handlingsplan för bostadsförsörjning inklusive dess mål och aktiviteter.

Disposition

Kapitel demografisk utveckling innehåller en analys av den demografiska utvecklingen, flyttmönster samt prognos för befolkningsutvecklingen och det framtida bostadsbehovet.

Kapitel bostäder och bostadsmarknaden analyserar Eslövs bostadsbestånd och dess utveckling inklusive framtida prognosticerad byggnation, kommunens planberedskap samt fördelningen mellan olika fastighetsägare.

Kapitlet ortvisa bostadsbehov analyserar bostadsbeståndet och bostadsbehoven i kommunens olika delar.

Kapitlet bostäder för alla analyserar ifall det finns bostadsbehov som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden, bostadssituationen för olika grupper samt segregationens utveckling i Eslöv.

Den sista kapitlet: nationell, regional och kommunal styrning, redovisar vilka nationella, regionala och kommunala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen och som handlingsplanen för bostadsförsörjning behöver förhålla sig till.

Eslövs demografiska utveckling

2023 är Eslövs befolkning 34 775 personer. Under 2000-talet har Eslövs befolkning ökat med ca 1 procent per år. 2022 och 2023 har befolkningsökningen dock varit avsevärt lägre.

Befolkningsutvecklingen beror på två faktorer, flyttnettot, hur många som flyttar till kommunen i relation till hur många som flyttar från kommunen och födelseöverskottet, antalet som föds i relation till antalet som dör. Eslöv har under 2000 talet haft ett positivt födelseöverskott. Efter 2021 sjönk födelseöverskottet och 2023 var födelseöverskottet det lägsta sedan 2001 (se Diagram 2). Minskningen beror dels på att färre personer är i barnafödande

ålder, dels på att fler väljer att inte skaffa barn. Viljan att skaffa barn verkar dock vara något högre i Eslöv än i Skåne och riket (se Diagram 3).

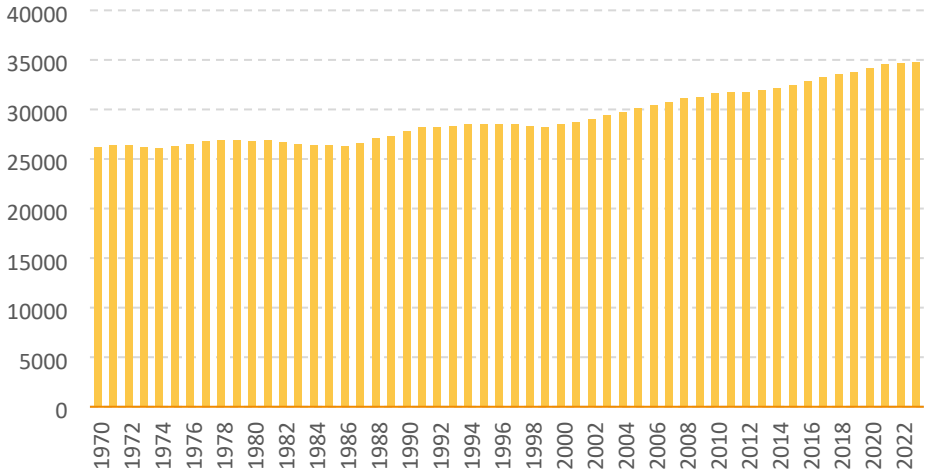


Diagram 1: Folkmängd i Eslöv 1970–2023 (Källa SCB).

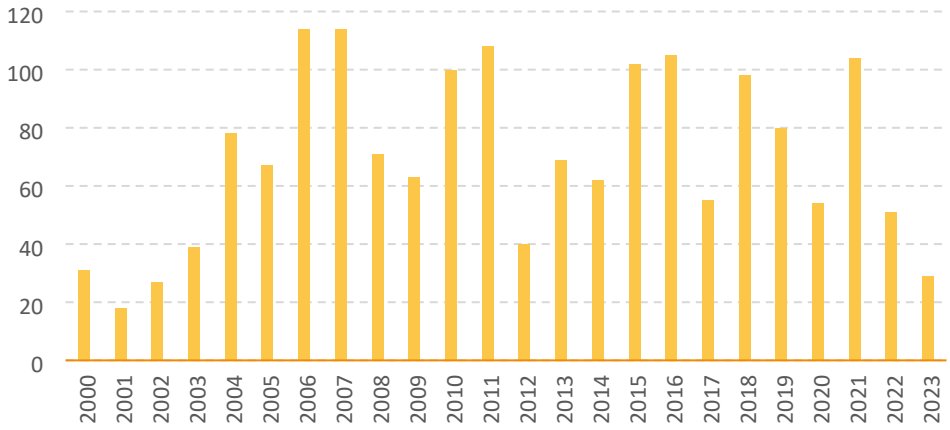


Diagram 2: Födelseöverskott 2000–2023. Födelseöverskott visar antalet födda minus döda under perioden (Källa SCB).

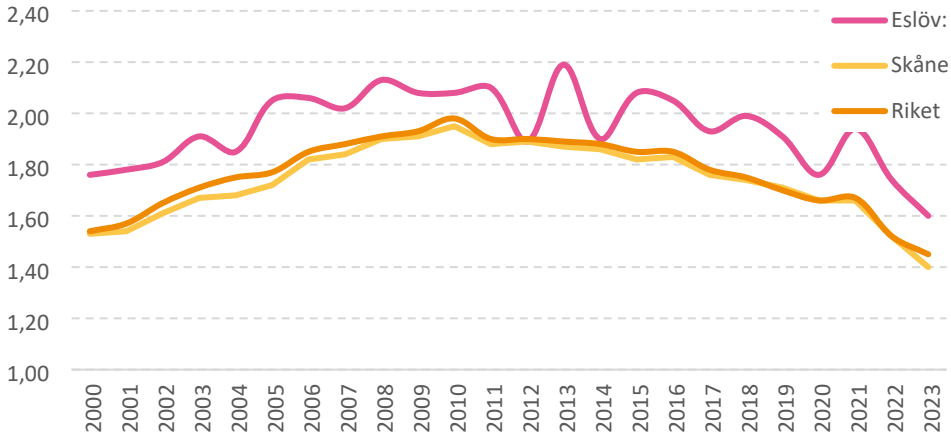


Diagram 3: Utveckling av fruktsamhetstalet i Eslöv, Skåne & Riket. Fruktsamhetstalet visar antalet födda barn per kvinna. (Källa SCB).

Under 2000 talet ökade framförallt den äldre befolkningen, och antalet män ökade något mer än antalet kvinnor. Trots det har Eslövs befolkning en fortsatt jämn könsfördelning där andelen män utgör 51 procent av befolkningen. I relation till riket och Skåne har Eslöv en större andel barn och en lägre andel i åldern 20–29. Eslöv har också marginellt färre äldre än både Skåne och riket.

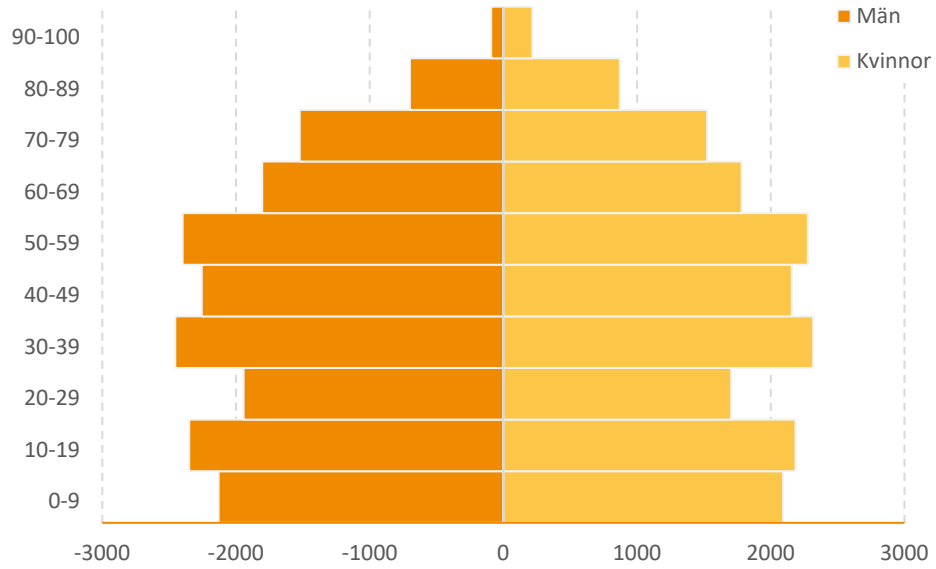


Diagram 4. Befolkningssammansättning Eslövs kommun år 2023. Diagrammet visar fördelningen av Eslövs befolkning med avseende kön och ålder år 2023 (Källa SCB).

År 2023 var 21 procent av Eslövs befolkning födda utanför Sverige. Andelen utlandsfödda i Eslöv är i linje med riket men något lägre än genomsnittet i Skåne som är 24.

Befolkningsprognos

För att bedöma behovet av nya bostäder har en särskilt befolkningsprognos tagits fram för perioden 2024-2033[1].

Under de kommande tio åren förväntas Eslövs befolkning att öka med 1 679 personer, till 36 454 personer år 2033 (se Diagram 5). Det motsvarar en ökning med 5 procent. Den största befolkningsökningen förväntas ske bland de som är över 80 år. Antalet personer som är 80 år och äldre förväntas öka med 451 personer till 2033, vilket motsvarar en ökning med 24 procent. Ökningar förväntas även ske i åldersgrupperna 20 till 29 och 40 till 49. Könsbalansen förväntas vara oförändrad.

[11] Befolkningsprognosen som används i handlingsplanen för bostadsförsörjning är trendbaserad och skiljer sig från Eslövs officiella befolkningsprognos. En trendbaserad prognos utgår endast från historisk data

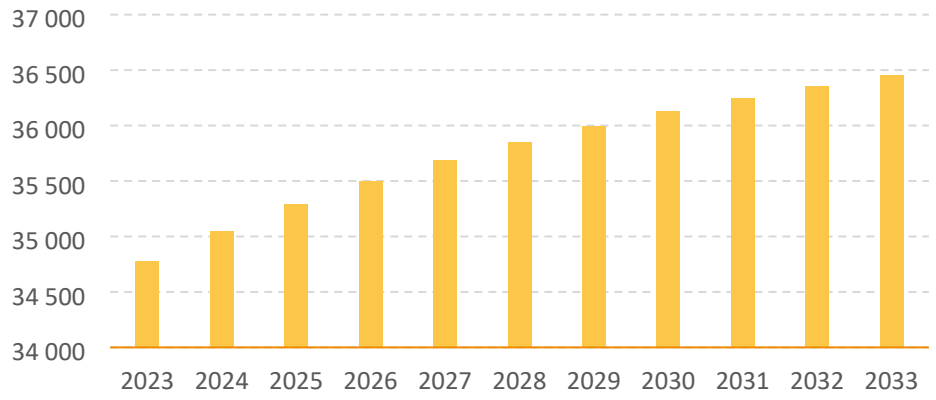


Diagram 5 Befolkningsprognos Eslövs kommun 2023–2033. Diagrammet visar den prognosticerade folkmängden i Eslövs kommun mellan år 2023 och 2033 (Källa: Eslövs kommun, 2024, trendbaserad befolkningsprognos)

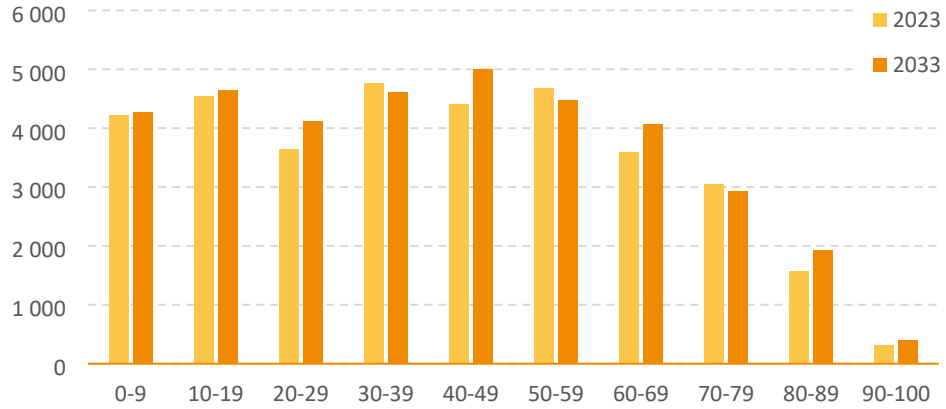


Diagram 6 Befolkningsprognos Eslövs kommun, per åldersgrupp. Diagrammet visar den prognosticerade folkmängden i Eslövs kommun år 2023 och 2033 per åldersgrupp (Källa: Eslövs kommun, 2024, trendbaserad befolkningsprognos)

Region Skåne befolkningsprognos

Varje år genomför Region Skåne en befolkningsprognos för hela länet och dess kommuner. Enligt Skånes befolkningsprognos 2024–2033 kommer Skånes befolkning öka med cirka 68 700 personer under perioden, med en årlig tillväxttakt på 0,5 procent. Tillväxttakten är högre än för riket som helhet, men lägre än de föregående tio åren då Skåne befolkning ökat med i snitt 1,1 procent om året. Den minskade tillväxttakten beror på ett förväntat lägre barnafödande och ett förväntat ökat antal dödsfall på grund av en åldrande befolkning. Den lägre tillväxttakten förklaras även av en förväntat lägre invandring till Skåne.

I Skånes östra delar är invånarna generellt sett äldre och där väntas fler dö än det föds kommande tioårsperiod. Det är bland annat åldersstrukturen som bidrar till att sju av Skånes 33 kommuner förväntas ha en minskande befolkning, varav de flesta ligger i östra Skåne. I Malmö och sydvästra Skåne prognosticeras det fortsatt födas väsentligt fler än det dör. De övergripande trenderna gör dock att folkökningen förväntas vara lägre i alla Skånes kommuner framöver jämfört med de senaste tio åren.

Det är gruppen 80 år och äldre som förväntas öka allra mest de kommande 10 år. 2033 förväntas gruppen vara ca 29 000 fler, det motsvarar en ökning på 36 procent. Samtidigt förväntas antalet barn i åldern noll till nio år i Skåne minska med 19 000, vilket motsvarar en minskning med 12 procent.

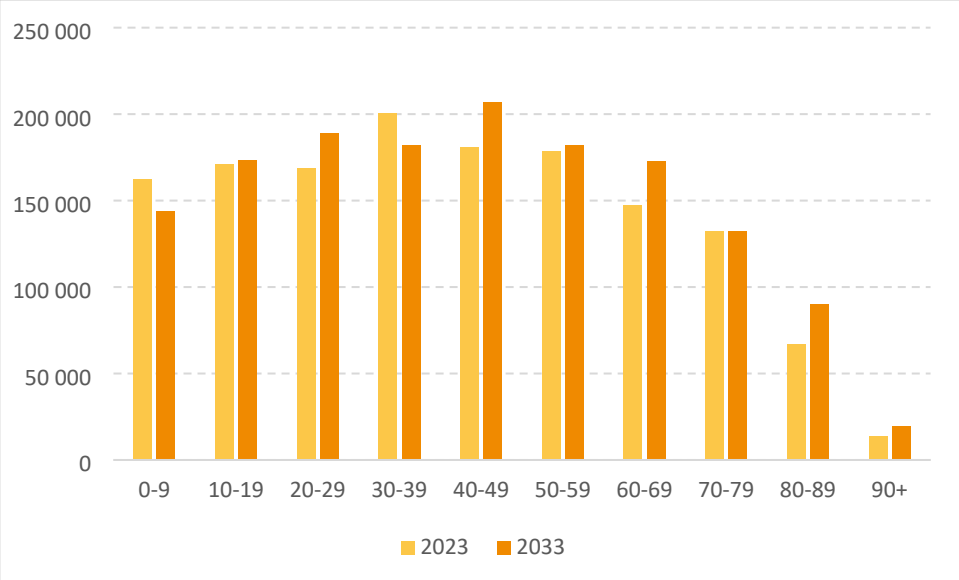


Diagram 7. Befolkningsprognos Skåne, per åldersgrupp. Diagrammet visar den prognosticerade folkmängden i Skåne år 2023 och 2033 per åldersgrupp (Källa: Region Skåne, 2024, Skånes befolkningsprognos 2024–2033).

Flytt- och resmönster

De flesta flyttarna sker inom länet. Eslöv har haft ett positivt inrikes flyttnetto under åren 2020 och 2021 men ett negativt flyttnetto 2022 och 2023. Inflyttningen från en kommun hänger ofta samman med stor utflyttning från samma kommun. De boende i Eslöv tenderar att framförallt flytta till eller från Malmö och Lund, följt av Höör.

Under 2020 till 2023 har Eslöv störst positivt flyttnetto från Malmö, Kävlinge och Burlöv, det största negativa flyttnettot är gentemot Lund, Helsingborg och Höör (se

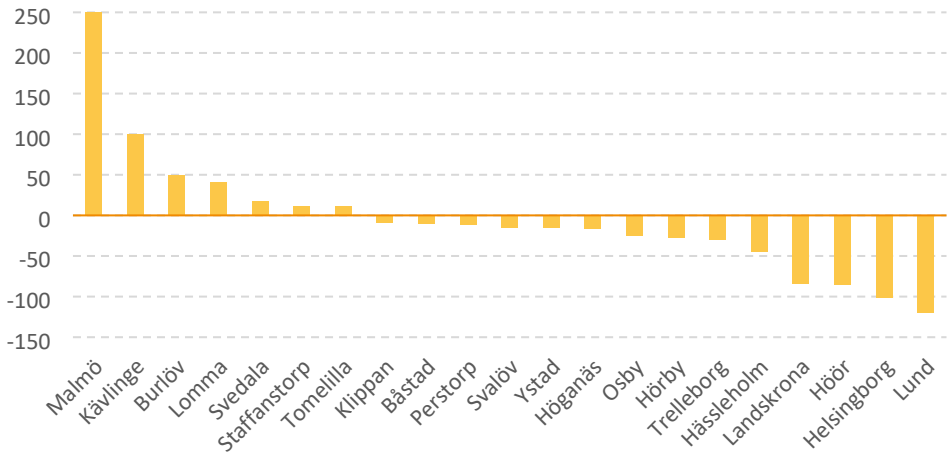


Diagram 8).

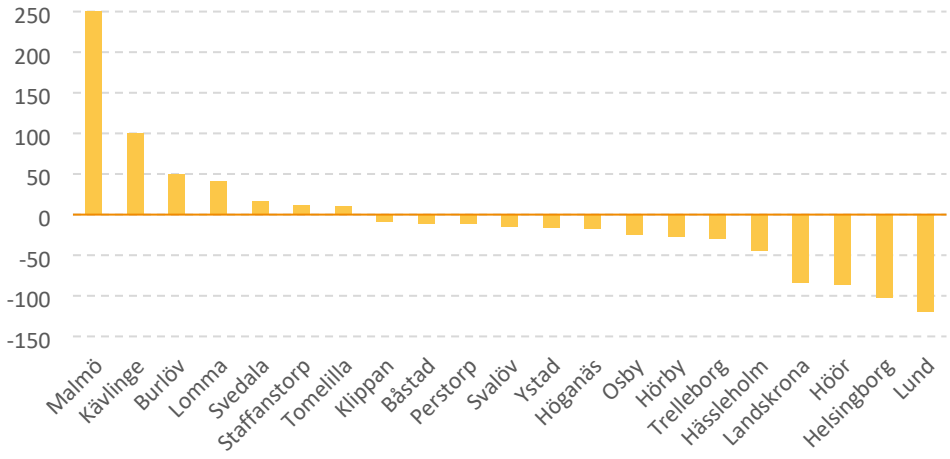


Diagram 8 Regionalt flyttnetto 2020–2023. Regionalt flyttnetto är antalet inflyttade från övriga delar av Skåne minus utflyttade till övriga delar av Skåne. Endast kommuner med ett flyttnetto som överstiger +-10 redovisas (Källa: Kommuninvånarregistret).

Invandringen till Eslöv var som störst mellan 2016 och 2018. Därefter har invandringen varit lägre, undantaget 2022. 2024 ökade invandringen något på grund av att de ukrainare som lever i Sverige har rätt att folkbokföra sig. De som invandrar till Eslöv från ett annat land är oftast i ålder 20–40 år.

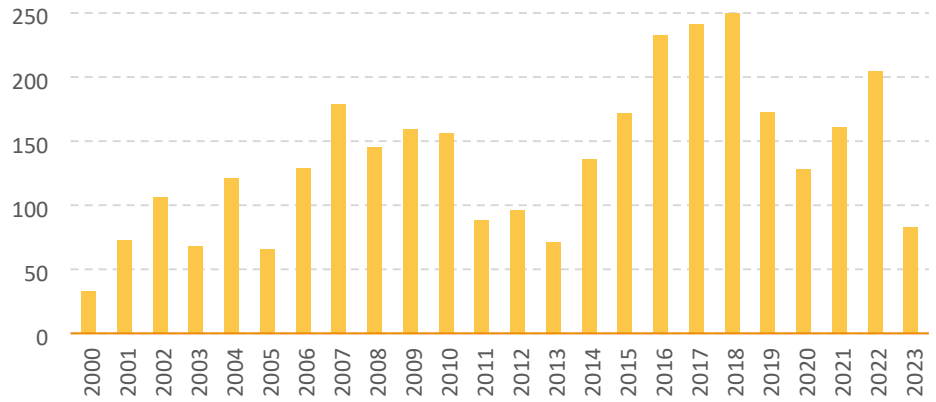


Diagram 9 Invandringsöverskott. Invandringsöverskottet är antalet invandrade minus antalet utvandrade (Källa: SCB).

Åldersstruktur och könsskillnader

Benägenheten att flytta varierar beroende på ålder. Unga i åldern 20 till 30 är de som flyttar absolut mest, följt av gruppen 30 till 39. De som är över 70 år flyttar sällan (se Diagram 10). Män flyttar generellt mer än kvinnor, både till och från Eslöv. Mellan 2020 och 2023 var nettoinflyttningen något större för gruppen män. Den främsta könsskillnaden finns i gruppen 50 till 59 år där kvinnor flyttar från Eslöv i större utsträckning än män.

Det största positiva flyttnettot under 2020 till 2023 återfinns i åldersgrupperna 0 till 9 år samt 30 till 39 år, medan det största negativa flyttnettot återfinns i åldersgruppen 20 till 29 år. De som lämnar Eslöv i åldern 20 till 29 flyttar oftast till Malmö, Lund eller Höör.

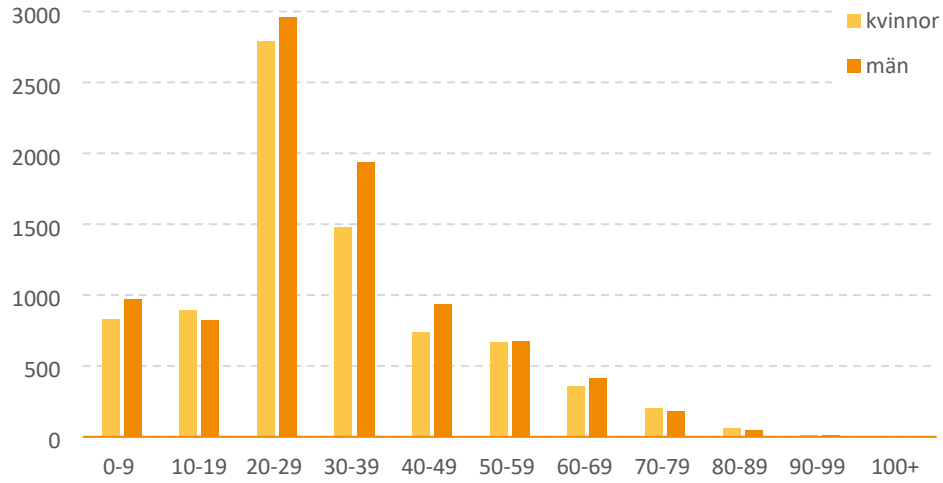


Diagram 10. Antal flyttar till eller från Eslöv per åldersgrupp. Diagrammet visar antal inrikes flyttar till eller från Eslöv under åren 2020–2023, per ålder och kön (SCB).

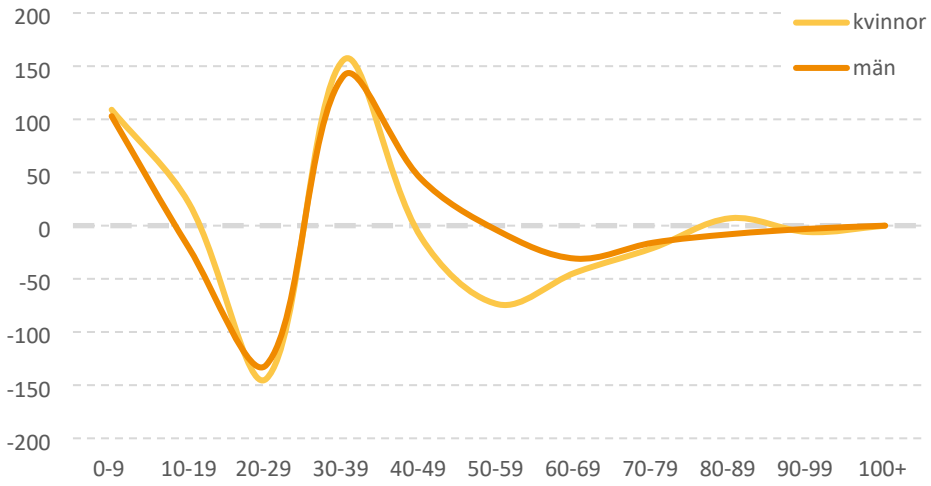


Diagram 11 Inrikes flyttnetto per åldersgrupp 2020–2023. Diagrammet visar inrikes flyttnetto för per ålder och kön. Inrikes flyttnetto är antalet personer som flyttat till Eslöv från övriga delar av Sverige minus de som flyttat från Eslöv till andra delar av Sverige. (Källa: SCB).

Flyttar och bostäder

Den vanligaste flytten i Eslöv är en yngre person i åldern 20 till 24 som redan bor i kommunen och som flyttar till en hyresrätt. Den näst vanligaste flytten är en person i åldern 20 till 24 från en annan del av Skåne som flyttar till en hyresrätt i Eslöv. Detta förklaras delvis av att yngre flyttar oftare än äldre och att det är större omsättning på hyresrätter än äganderätter och bostadsrätter.

De som flyttar till en bostadsrätt bor oftast redan i Eslöv och är i åldern 20 till 30. Det finns även en viss inflyttning till bostadsrätter från övriga delar av Skåne i åldersgruppen 20 till 24.

De som flyttar in i en äganderätt i Eslöv kommer oftast från en annan del av Skåne och är i ålder 30 till 34.

Äldre flyttar sällan. I den mån de som är över 60 flyttar så tenderar det att bli till en hyresrätt. Äldre kvinnor är mer benägna än män att flytta in i hyresrätter eller bostadsrätter. Detta kan förklaras av att kvinnor oftast lever med äldre män och att männen därför oftast bort går bort innan kvinnan vilket kan vara ett skäl till flytten.

Flyttstudie

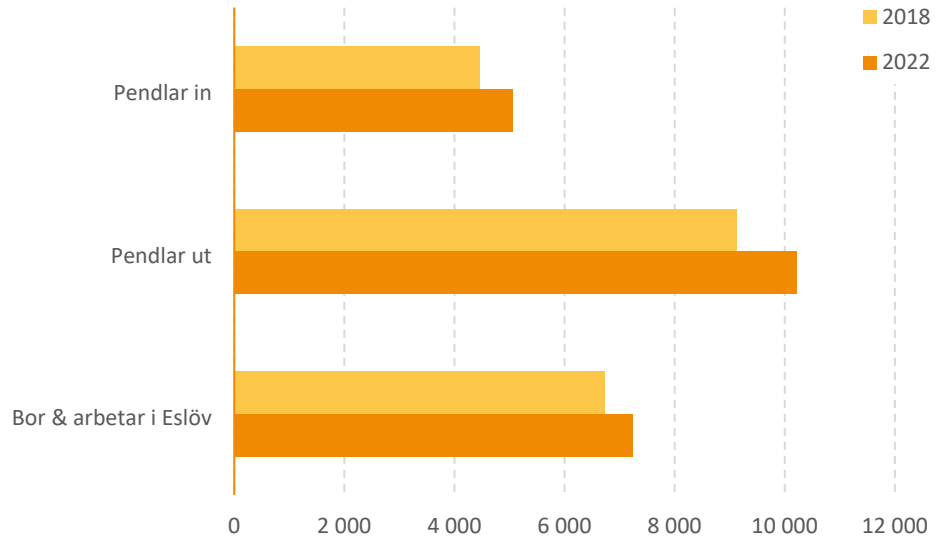
Under 2020 genomfördes en enkät av Statistikkonsulterna AB på uppdrag av Eslövs kommun som kartlade in- och utflyttningar. Studien visar på framför allt fyra anledningar till att man flyttar till Eslövs kommun: goda boendemöjligheter, goda pendlingsmöjligheter, attraktiva huspriser och närhet till natur och rekreation. Varför man flyttar från Eslövs kommun är framför allt beroende av utbudet av affärer och service, utbudet av kultur och nöjen, arbetsmarknaden och upplevelsen av framtidsutsikterna för

kommunen. 22 procent av de som flyttar till kommunen är så kallade ”hemvändare”, med vilket menas att de har bott i Eslöv tidigare. Antalet inflyttare i stort följer nybyggnationen i kommunen, vilket indikerar att en avgörande faktor för inflyttning är ökad tillgång till bostäder.

Pendling

De boende i Eslöv gör ca 47 000 resor per dag, det vanligaste målet för resan är hemmet (42 procent) och det näst vanligaste målet är arbetsplatsen (22 procent). Det vanligaste färdmedlet i Eslöv är bilen, som är det färdmedel som nyttjas vid 60 procent av resorna och det näst vanligaste färdmedlet är tåget som användes vid 22 procent av resorna. Eslöv är en av de kommuner i Skåne där flest andel av resorna görs med tåg, endast i Landskrona och Höör görs en större andel av resorna med tåg. Tågresorna är även de som har ökat mest de senaste åren[2].

Under 2022 pendlade 10 211 förvärvsarbetade ut ur Eslöv, medan 5 060 personer pendlade in till Eslöv. 7 246 personer bor och arbetar i Eslöv. Av dom som pendlar från Eslöv pendlar 3 468 personer till Lund och 2 958 pendlar till Malmö. Av dom som pendlar till Eslöv kommer 810 personer från Lund, 686 från Höör och 652 från Malmö. Andelen av den förvärvsarbetande befolkningen som pendlar ut ur kommunen för att arbeta ökar mer än andelen som bor och arbetar i kommunen. Skillnaden motsvaras dock av den ökande inpendlingen till kommunen.



[2] Region Skåne, (2023), *Så reser vi i Skåne – Resvaneundersökning 2023*

Diagram 12. Pendlingsrelation Eslöv. Diagrammet visar antalet personer som pendlar till och Från Eslöv samt som bor och arbetar i Eslöv år 2018 och 2022 (Källa: SCB, 2022).

Pandemin ändrade flyttmönstren – men bara tillfälligt
Under pandemiåren ökade utflyttningen från storstäderna, särskilt bland barnfamiljer och yrkesverksamma inom chefspositioner eller yrken som kräver högskoleutbildning. Samtidigt ökade inflyttningen till pendlingskommuner nära större städer och till mindre städer eller tätorter. Eslövs kommun var en av de kommuner som fick ett ökat flyttnetto.

Under pandemiåren minskade särskilt flyttnettot för universitetskommunerna, vilket delvis kan förklaras av att många unga vuxna lämnade orterna när undervisning på plats ställdes in.

Efter pandemin har flyttmönstren i stort sett återgått till nivåerna före pandemin.

SCB, (2025), *Flyttningar mellan kommuner 2014–2023*

Hushållens utveckling

År 2023 fanns det totalt 15 290 hushåll i Eslövs kommun. 38 procent av hushållen bestod av endast en person, så kallade enpersonshushåll. Strax under en tredjedel av hushållen bestod av två personer och strax över en tredjedel av hushåll bestod av 3 till fem personer (se Diagram 13).

52 procent av enpersonshushållen består av män och 48 procent av kvinnor. Åldersfördelningen skiljer sig dock mycket åt. Av enpersonshushållen i åldern 20–59 utgörs 63 procent av män men av enpersonshushållen i åldern 70–100 så utgörs 66 procent av kvinnor.

I jämförelse med Skåne har Eslöv en lägre andel enpersonshushåll och marginellt större andel tre- och fyrapersonshushåll.

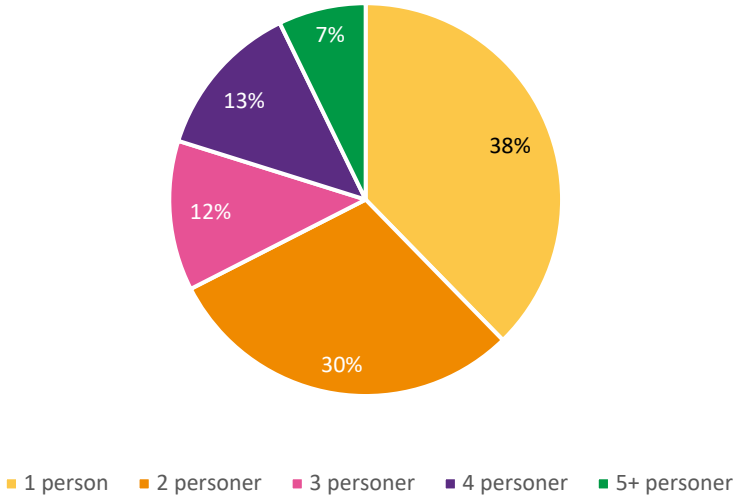


Diagram 13. Hushållsstorlek i Eslöv 2023 (Källa: SCB).

Demografiskt bostadsbehov

Genom att prognosticera antalet framtida hushåll går det att få en uppfattning om behovet av nya bostäder, det så kallade demografiska bostadsbehovet. Det demografiska bostadsbehovet visar hur många bostäder som behövs om alla hushåll ska ha tillgång till en bostad. Måttet tar dock ingen hänsyn till hushållens köpkraft och i vilken utsträckning de har råd med en bostad.

Baserat på den trendbaserade befolkningsprognosen har en hushållsprognos för Eslöv tagits fram. Eslövs hushållsprognos visar att mellan åren 2023–2033 förväntas antalet hushåll öka med 1078. Det innebär att bostadsbehovet i Eslöv de kommande 10 åren är ca 108 nya bostäder per år.

Region Skåne har också tagit fram en hushållsprognos för Skåne som går att bryta ner för varje kommun. Region Skåne prognosticerar att Eslöv bostadsbehov motsvarar 110 nya bostäder per år. Region Skånes beräkningar av bostadsbehovet har minskat de senaste åren. 2022 prognosticerade Region Skåne att Eslövs bostadsbehov var 185 bostäder per år och 2023 att bostadsbehovet var 145 bostäder per år.

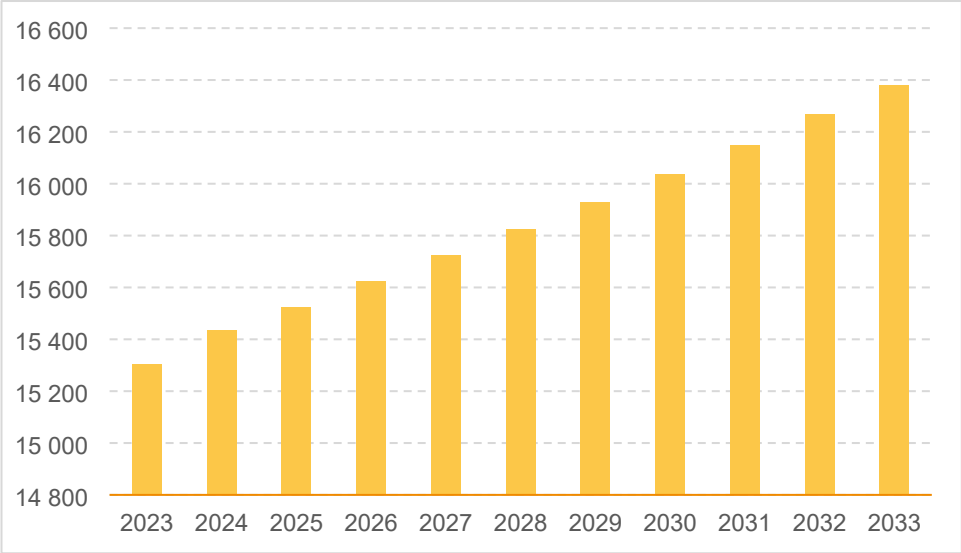


Diagram 14 Bostadsbehov i Eslövs kommun 2023–2033. Diagrammet visar prognosticerat antal hushåll i Eslövs kommun. Det framtida antalet hushåll motsvarar det framtida demografiska bostadsbehovet (Källa: Eslöv kommun).

Metod för att beräkna det demografiska bostadsbehovet

För att räkna ut förväntad förändring av antal hushåll i Eslöv används hushållskvoter i kombination med Eslövs trendbaserade befolkningsprognos. Hushållskvoterna är kommun-, ålders- och könsspecifika och representerar hushållssammansättningen bland Eslövs invånare under 2019–2023, baserat på folkbokföringsadress.

Hushållskvotmetoden utgår från att referenspersoner får representera hushållen. En referensperson är den äldsta personen i ett hushåll. Som exempel är hushållskvoten för 78-åriga kvinnor i Eslöv 0,62, vilket betyder att 62 procent av 78-åriga kvinnor i Eslöv utgör den äldsta i sitt hushåll. Med hjälp av förväntat antal 78-åriga kvinnor i Eslöv enligt befolkningsprognosen räknas antalet hushåll fram för denna grupp genom att multiplicera antalet personer med hushållskvoten. Metoden innebär ett antagande om att vi har samma typ av hushållssammansättningar om tio år som vi har idag.

Arbetslöshet

År 2022 var 17 179 personer förvärvsarbetare i kommunen. Arbetslösheten i Eslöv har minskat sedan Coronapandemin 2020 och var 2023 6,1 procent vilket var lägre än riket (6,8 procent) men högre än genomsnittet i Skåne (5,3 procent).

Under 2023 var 6,4 procent av unga i åldern 18 till 24 arbetslösa i Eslöv. Ungdomsarbetslösheten i Eslöv är därmed något högre än i riket (4,6 procent) och i Skåne (5,6 procent). Tvärt emot riket och Skåne så är unga i Eslöv i högre utsträckning arbetslösa än den övriga arbetsföra befolkningen.

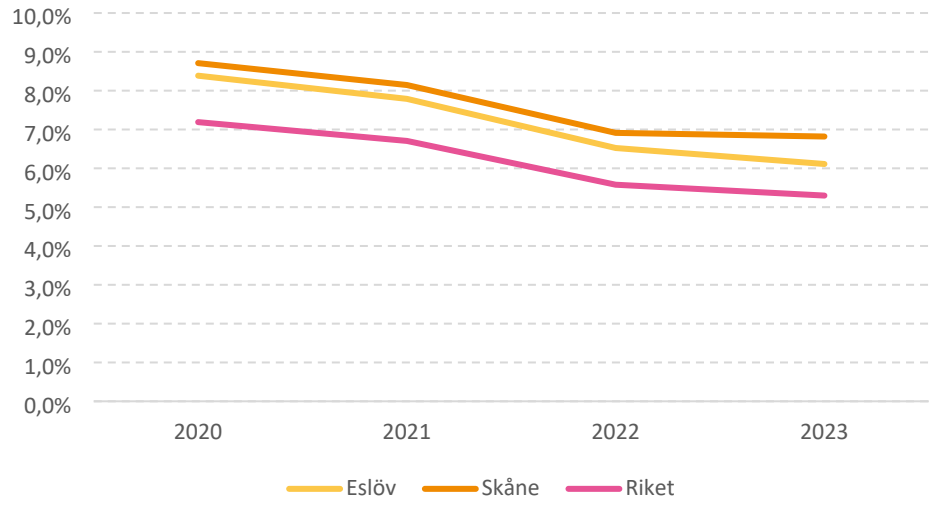


Diagram 15. Arbetslöshet för gruppen 18–65 i Eslöv, Skåne & Riket. Antal invånare 18–65 år som är öppet arbetslösa eller i program med aktivitetsstöd, dividerat med antal invånare 18–65 år under 2020–2023 (Källa Kolada).

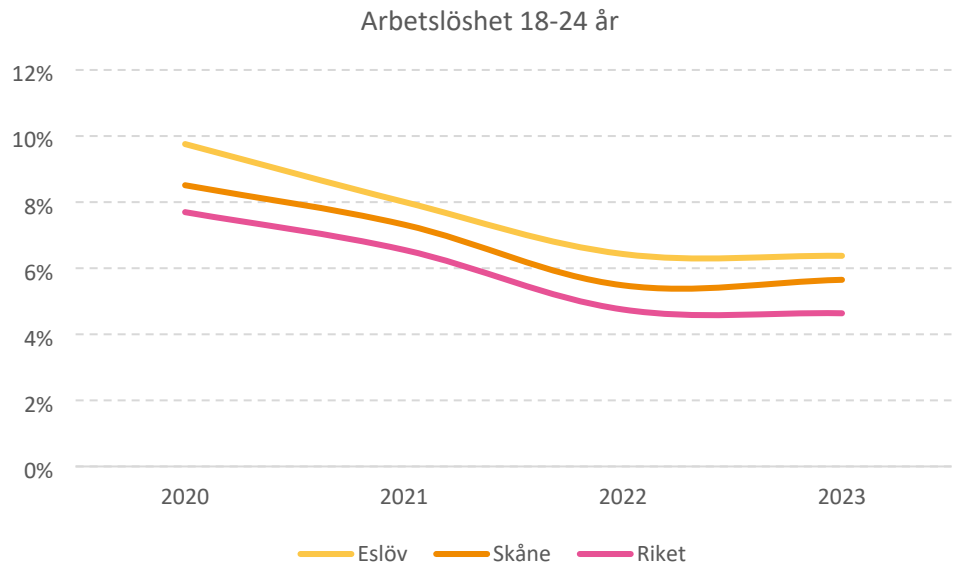


Diagram 16. Arbetslöshet för 18–24 åringar i Eslöv, Skåne & Riket. Antal invånare 18–24 år som är öppet arbetslösa eller i program med aktivitetsstöd, dividerat med antal invånare 18–24 år under 2020–2023 (Källa: Kolada)

Inkomster

Den årliga nettoinkomsten för personer i Eslöv är 290 400 kr, vilket är marginellt högre än Skåne men ca 6 000 kr lägre än riket. Under 2000-talet har nettoinkomsten ökat avsevärt. Från 2013 till 2023 ökade den årliga nettoinkomsten med 83 500 kr. Både kvinnor och män har fått en högre nettoinkomst men ökningen har varit störst för männen. Kvinnors nettoinkomst motsvarade 83 procent av männens 2023[3].

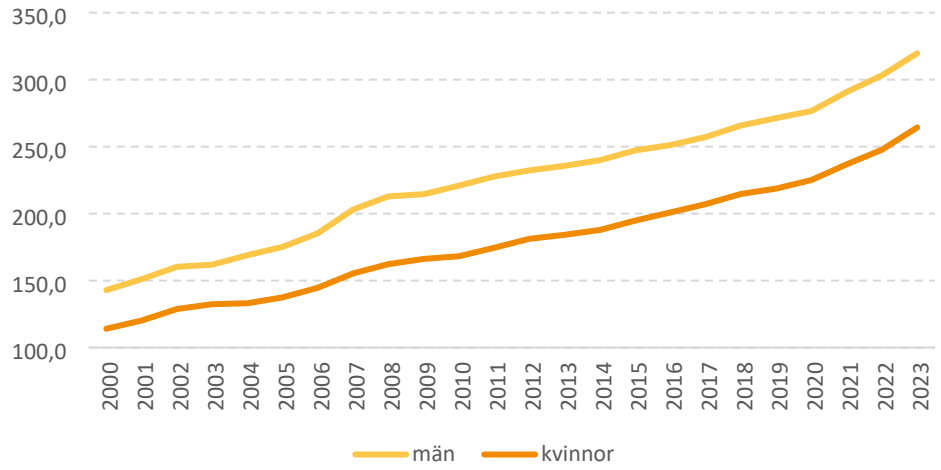


Diagram 17. Nettoinkomst för män & kvinnor. Nettoinkomst är summan av en persons alla skattepliktiga och skattefria inkomster minus skatt och övriga negativa transfereringar (källa: SCB).

[3]Beräknat på medianinkomsten för personer över 20 år.

Slutsatser om Eslövs demografiska utveckling
Utifrån analysen går det att dra ett antal slutsatser kring Eslövs demografiska utveckling.

- Eslövs befolkning prognosticeras öka de kommande 10 åren med i genomsnitt 0,5 procent om året. Ökningen förväntas bli lägre än det föregående decenniet på grund av ett minskat barnafödande och en lägre invandring.
- Andelen äldre i befolkningen kommer öka. Utvecklingen kommer framförallt ske på landsbygden och i ett antal byar.
- Det vanligaste hushållet i Eslöv är ett enpersonshushåll. Enpersonshushåll bor oftast i hyresrätt. Övriga hushållstyper bor oftast i en äganderätt.
- Flyttnettot till Eslövs kommun har gått från positivt till negativt under 2020-talet. Ett ihållande mönster är att flyttnettot för de som är i åldern 30 till 40 med yngre barn är positivt medan flyttnettot är negativt för de i åldern 20 till 29. De orter som boende i Eslöv vanligtvis flyttar till eller från är framförallt Malmö och Lund, men även i viss mån Höör.
- Den vanligaste flytten i Eslöv är en person i åldern 20 till 24 från Eslöv som flyttar in i en hyresrätt. Den näst vanligaste flytten är en person i åldern 20 till 24 från andra delar av Skåne som flyttar in i en hyresrätt. De som flyttar in i en äganderätt i Eslöv kommer oftast från någon annan del av Skåne och är i ålder 30 till 34. De som flyttar till en bostadsrätt bor oftast redan i Eslöv och är i åldern 20 till 30. Äldre flyttar i låg utsträckning och i den mån de flyttar sker det oftast till en hyresrätt.
- I den arbetsföra befolkningen pendlar en allt större andel av befolkningen till en annan ort för arbete. Samtidigt ökar även inpendlingen till kommunen.
- Antalet hushåll prognosticeras öka de kommande 10 åren vilket innebär att det finns ett behov av att tillföra i genomsnitt 108 nya bostäder per år. Bostadsbehovet varierar stort mellan kommunens olika delar men är störst för Eslövs tätort.

Bostäder och bostadsmarknaden

Ansvaret för en välfungerande bostadsmarknad är uppdelat på flera aktörer. I Sverige är det staten som genom bostadspolitiken sätter spelreglerna för bostadsmarknaden. Staten ansvarar för att det finns ändamålsenliga lagar och regler samt förutsättningar att finansiera bostadsbyggande. Kommunerna har i sin tur ett utpekat ansvar för bostadsförsörjningen och ansvarar för att det finns detaljplanerad mark att bygga på. Samtidigt är det framför allt privata fastighetsägare som bygger nya bostäder. Om och hur mycket det byggs beror därför i hög utsträckning på byggföretagens risk- och lönsamhetskalkyl samt bankernas utlåning. Det innebär att kommunens rådighet över bostadsbyggandet är begränsat och att kommunen måste ha ett flexibelt förhållningssätt och samarbeta med marknadens aktörer för att tillgodose bostadsförsörjningen i kommunen. Utöver ett gott samarbete med bostadsmarknadens alla aktörer och ett ansvarstagande för planmonopolet kan kommunen bland annat använda sig av markpolitik, översiktlig planering och allmännyttan för att genomföra sina mål för bostadsförsörjningen.

Bostadsmarknaden i Skåne

Under 2010-talet ökade bostadsbyggandet i Skåne och var som högst 2019, då det färdigställdes fler än 9 150 bostäder. Under 2020-talet minskade byggandet något men var fortsatt kvar på höga nivåer. I genomsnitt har det byggts 8300 bostäder per år mellan 2019 och 2023 varav många byggdes med statligt investeringsstöd.

Sedan 2013 har ungefär 70 till 80 procent av nybyggnationen varit flerbostadshus och en majoritet hyresrätter. Andelen lägenheter med ett rum och kök respektive 2 rum har ökat, medan andelen 3 rum och kök har varit oförändrat under tidsperioden. De kommuner i länet som byggt mest mellan 2010 och 2022 har varit de största kommunerna: Malmö, Lund och Helsingborg.

Under 2023 minskade dock antalet påbörjade bostäder avsevärt. 2 600 bostäder påbörjades i Skåne vilket var en minskning med cirka 62 procent jämfört med 2022. Om antalet byggstarter fortsätter vara lågt innebär det att antalet färdigställa bostäder kommer bli betydligt färre än tidigare och riskerar att bli lägre än det demografiska behovet i regionen. I förlängningen leder ett bostadsbyggande som är lägre än behovet till att många hushåll får svårare att flytta till en lämplig bostad. Anledningar till att byggnationerna minskat tros vara ekonomiska faktorer så som höga produktionskostnader och hushållens försämrade köpkraft[4].

[4] Länsstyrelsen (2024) *Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2024*

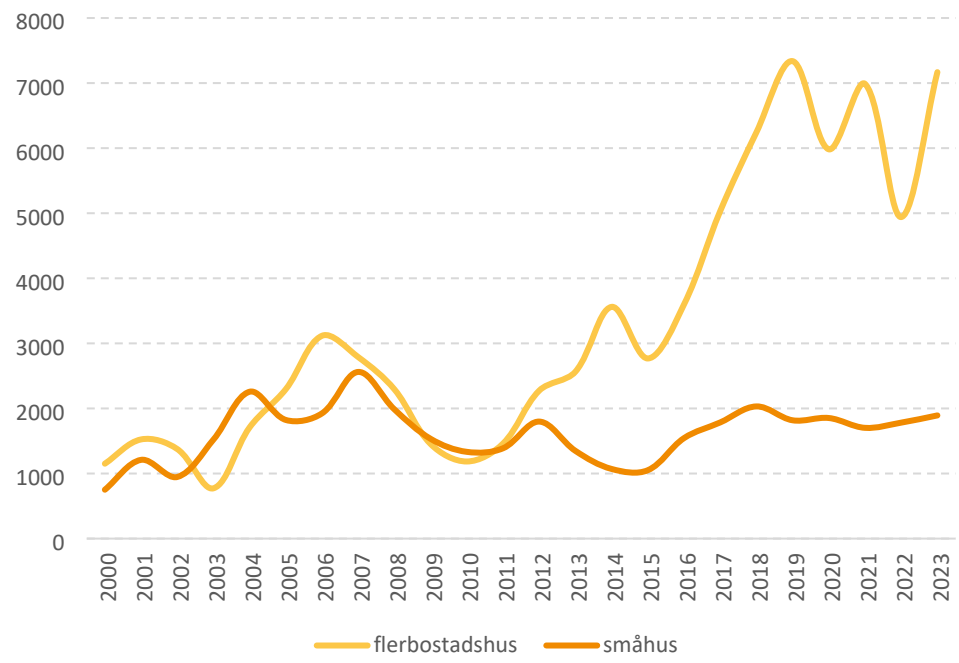


Diagram 18 Färdigställda bostäder i Skåne 2000–2023 (Källa: SCB).

Eslövs bostadsbestånd

I Eslöv har bostadsbyggandet varierat de senaste 20 åren, men generellt varit i linje med utvecklingen i Skåne. Mellan 2021 och 2023 har det färdigställts 908 bostäder vilket i genomsnitt är 182 bostäder per år (se Diagram 19).

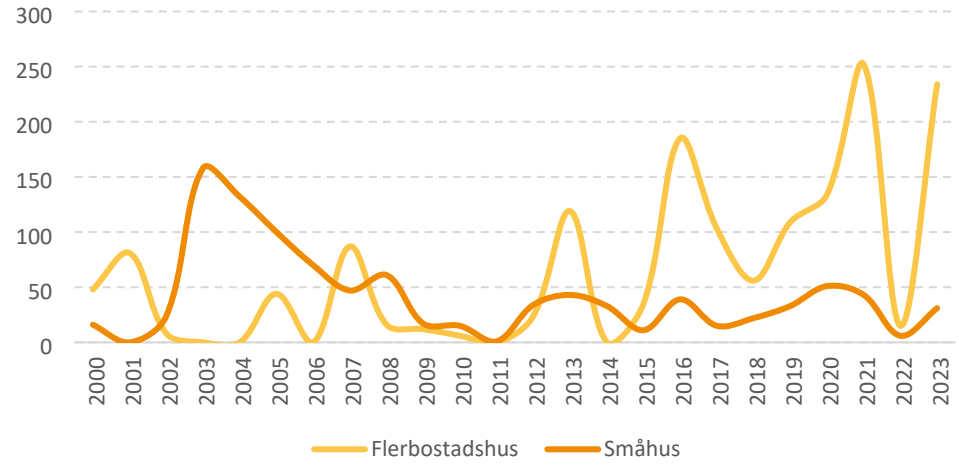


Diagram 19. Färdigställda bostäder i Eslöv efter hustyp (Källa: SCB).

Majoriteten av bostadsbyggandet sedan 2015 har varit flerbostadshus och hyresrätter vilket följer den trend i bostadsbyggande man ser i övriga delar av Skåne. Något som kan förklara den höga andelen hyresrätter är

investeringsstödet som fanns mellan 2016 och 2021 och som premierade just hyresrätter och studentbostäder[5].

År 2023 fanns det totalt 15 794 bostäder i Eslöv. Den dominerade bostadstypen i Eslöv är småhus, som står för 53 procent av det befintliga bostadsbeståndet. Lägenheter i flerbostadshus utgör 40 procent av bostadsbeståndet. Resterande bostäder består av övriga hus och specialbostäder[6].

Av småhusen är majoriteten äganderätter (87 procent) och ett mindre antal bostadsrätter (8 procent) och hyresrätter (5 procent). Av flerbostadshusen är majoriteten hyresrätter (72 procent) där resterande del av beståndet är bostadsrätter (28 procent).

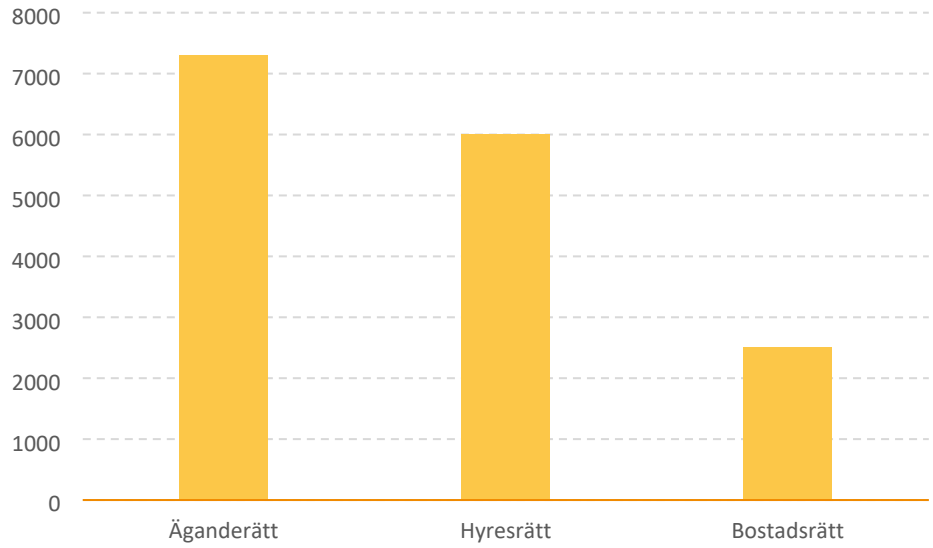


Diagram 20 Antal bostäder per upplåtelseform 2023 (Källa SCB).

Bland flerbostadshusen dominerar två rum och kök och står för 41 procent av bostadsbeståndet. Därefter är tre rum och kök vanligast. I Eslöv finns det endast 51 lägenheter i som har fem rum och kök eller större. (se Diagram 21). Den vanligaste storleken för småhus i kommunen är mellan 91 och 130 kvm vilket utgör 43 procent av beståndet.

[5] Boverket (2024) *Stöd för hyresrätter och bostäder för studerande*
[6] Med övriga bostäder menas hus som inte huvudsakligen är avsedda för bostadsändamål men ändå innehåller vanliga bostadslägenheter, till exempel byggnader avsedda för verksamhet eller samhällsfunktion. Specialbostäder avser bostäder för bland annat äldre, funktionshindrade och studentbostäder (Källa: SCB).

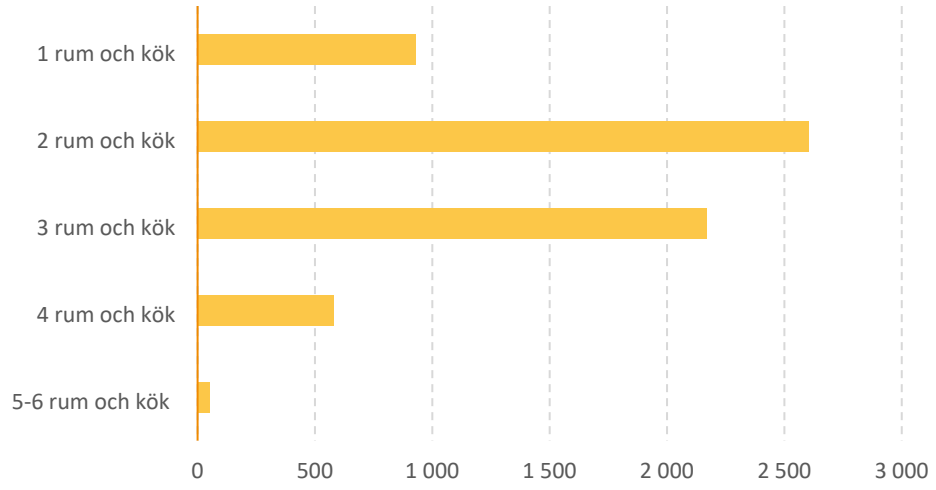


Diagram 21 Antal lägenheter per antal rum 2023 (Källa 2023).

I Eslöv äganderätter den vanligaste upplåtelseformen för de flesta åldersgrupper, förutom 20 till 24 och 25 till 29 där hyresrätten är vanligast. Mellan 30 till 39 blir äganderätten vanligare igen fram tills åldrarna 50 till 59. Därefter minskar andelen som bor i äganderätt och andelen som bor i hyresrätt eller bostadsrätt ökar. För gruppen som är 80 år och äldre så är dock äganderätten fortsatt den vanligaste upplåtelseformen. Män tenderar att bo kvar i sina äganderätter längre, medan kvinnor i större utsträckning flyttar till bostadsrätter och hyresrätter.

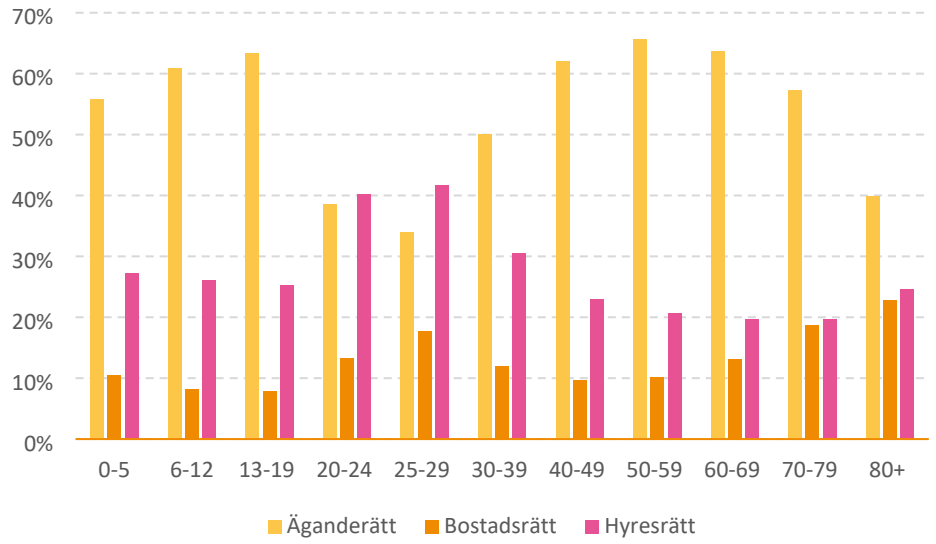


Diagram 22 Åldersfördelning per upplåtelseform (Källa SCB)

Valet av upplåtelseform påverkas också av storleken på hushållet. Bland enpersonshushållen är hyresrätt vanligast (45 procent) och äganderätt och bostadsrätt är ungefär lika vanligt. För övriga hushåll är det vanligast att bo i äganderätt. Bostadsrätt och hyresrätt förekommer framförallt bland de mindre hushållen (se Diagram 23).

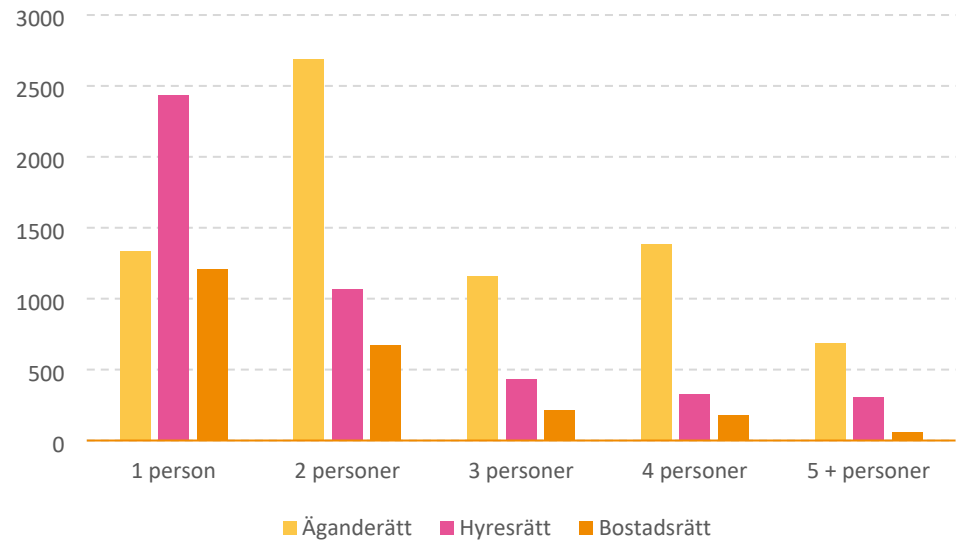


Diagram 23. Upplåtelseform & hushållsstorlek 2023 (Källa: SCB).

Hyresmarknaden i Eslöv

År 2024 förmedlades 402 lägenheter i Eslöv via Boplats syd[7]. I Eslöv förmedlar två hyresvärdar lägenheter via Boplats Syd, EBO och BA-bygg. Mediankötiden för en bostad var ett år och den genomsnittliga årshyran per kvadratmeter var 1 643 kronor. Under 2024 förmedlades flest lägenheter som bestod av två rum och kök (212 stycken) och därefter var tre rum och kök vanligast (117 stycken). Den genomsnittliga kötiden var högst för större lägenheter, där fyra till fem rum och kök hade en genomsnittlig kötid på cirka fem år, medan mindre lägenheter som en till två rum och kök hade en genomsnittlig kötid på ca 1,5 år (se Diagram 24). De mindre lägenheterna har ett högre kvadratmeterpris där 1 rum och kök hade en kvadratmeterhyra på 1853 kr och två rum och kök på 1682 kr.

Under 2022 till 2024 förmedlades 1084 lägenheter via Boplats Syd från det befintliga bostadsbeståndet och mediankötiden var 1,4 år. Under samma period förmedlades 238 nyproducerade lägenheter med en mediankötid på 0,4 år. Att kötiden till nyproducerade bostäder är kortare kan bero på att hyran är högre för nyproducerade bostäder. Under 2022 till 2024 var den genomsnittliga hyran per kvadratmeter 1818 kronor för nyproducerade lägenheter och 1505 kronor för det befintliga beståndet.

Hyresnivåerna i Eslöv är lägre än genomsnittet i Skåne men i linje med riket. Mellan 2021 och 2024 har hyrorna i Eslöv stigit med i genomsnitt 15 procent.

[7] Boplats Syd är den största bostadsförmedlingen i Skåne och helägt av Malmö stad.

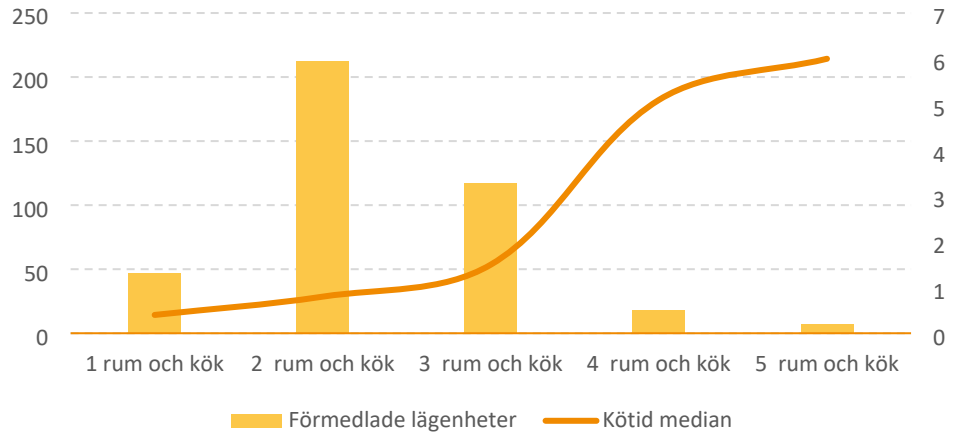
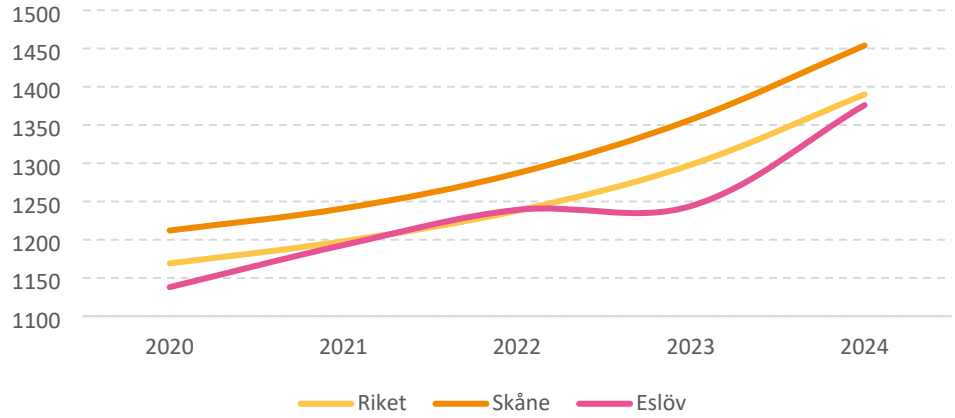


Diagram 24. Antalet förmedlade lägenheter och kötid per antal rum 2024. (Källa Boplats Syd)



Tabell 1. Årshyra per kvadratmeter 2020–2024 (Källa: SCB)

Prisutvecklingen för bostadsrätter och villor

Prisutvecklingen i Eslöv ger en viktig bild av efterfrågan på bostadsrätter och villor[8]. För att få en bild av prisutvecklingen för bostadsrätter används kronor per kvadratmeter (kr/kvm) och för villor köpeskillingskoefficienten (K/T)[9]. Priset på villor har under 2000-talet stigit rejält, både i Eslöv, Skåne och riket. Sedan 2021 har dock villapriserna sjunkit.

Fördelat på de olika orterna så är priset för en villa högst i Eslövs tätort där medianpriset det senaste året varit 3,4 miljoner kronor följt av Stehag och Flyinge/Gårdsstånga där medianpriset var 2,9 miljoner kronor. I övriga delar av kommunen var priserna avsevärt lägre[10].

[8] Med begreppet villa åsyftas småhus med äganderätt.
[9] K/T står för köpeskillingskoefficienten och anger förhållandet mellan erlagd köpeskilling av villan och fastighetens taxeringsvärde.
[10] Källa: Hemnet, medianpriserna för villor sålda mellan januari 2024 och januari 2025.

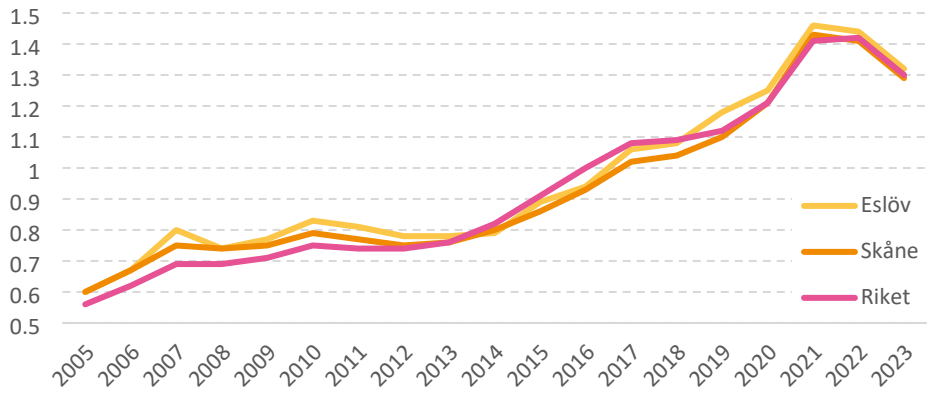


Diagram 25 Prisutveckling för äganderätt för Eslöv, Skåne & Riket, utifrån (K/T) (Källa svensk mäklarstatistik).

Även priset på bostadsrätter i Eslöv har stigit rejält under 2000-talet. Under 2022 och 2023 har priset sjunkit marginellt. Eslövs prisutveckling för bostadsrätter följer ungefär samma trend som Skåne och riket, men har generellt ett lägre kvadratmeterpris.

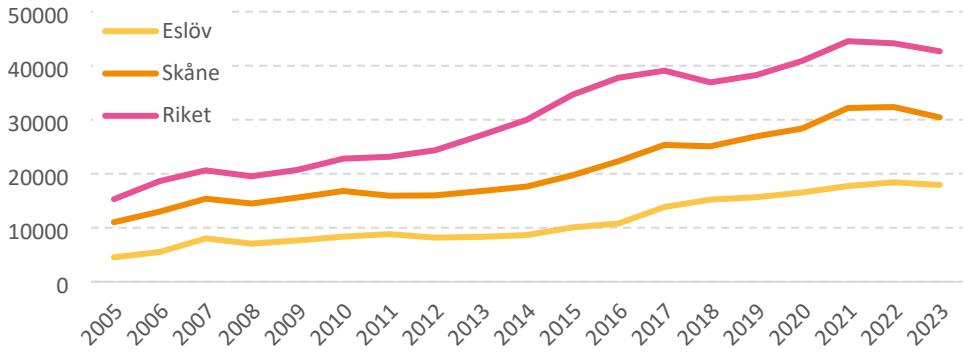


Diagram 26 Prisutveckling för bostadsrätter mätt i kr/kvm för Eslöv, Skåne & Riket (Källa svensk mäklarstatistik)

Tomtkö

Under de senaste 10 åren har kommunen sålt 49 tomter. Under 2023 såldes sex tomter, men under 2020 till 2022 såldes endast en tomt. Att så få tomter såldes under åren 2020 till 2022 beror troligtvis på ett begränsat utbud. Under januari 2025 hade kommunen en tomt ute till försäljning som under en längre period varit till salu. 13 tomter är bokade för försäljning. Dessa tomter kan komma att bli lediga igen om tomtbokaren väljer att avboka tomten. Under januari 2025 var det 354 intressenter i tomtkön.

Förutsättningar för nyproduktion

Avgörande för nyproduktionen av bostäder är bland annat den statliga bostadspolitiken, kostnaden för nyproduktion, bankernas lånevillkor och hushållens köpkraft. Hushållens köpkraft har behandlats i kapitlet om Demografi och kommer inte beröras här.

Statens bostadspolitik

Mellan 2016 och 2021 fanns det ett statligt investeringsstöd för att bygga hyresrätter och studentbostäder. Den nuvarande regeringen införde i stället ett stöd till kommuner som detaljplanerar småhus och omvandling av befintliga lokaler till bostäder där planerna avser att bygga småhus och som för det ändamålet omfattar minst 5 000 kvadratmeters kvartersmark. Stödet sträcker sig fram tills oktober 2026 [11]. Regeringens ambition är att stimulera ett ökat småhusbyggande i framtiden. Eslövs kommuns initiala bedömning av regeringens stadsbidrag är att det som mest kommer ha en marginell påverkan på bostadsmarknaden.

Utveckling av byggkostnaderna

Kostnaden för att bygga nya bostäder i Sverige har stigit succesivt under 2000-talet men har framförallt ökat kraftigt mellan 2021 och 2023. Enligt SCBS byggkostnadsindex har kostnaden för att bygga ett flerbostadshus ökat med 25 procent mellan 2021 och 2023 och kostnaderna för att bygga gruppbyggda småhus har ökat med 21 procent under samma period. Ökningen beror främst på stigande materialkostnader, energipriser, löner och ökade räntekostnader.

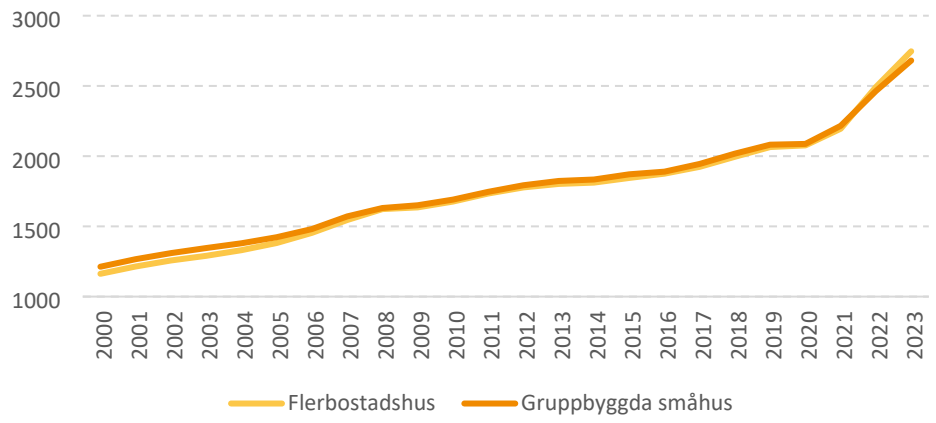


Diagram 27. Kostnaden för att bygga nya bostäder i Sverige. Diagrammet visar hur kostnaden för att bygga nya bostäder, inklusive moms och löneglidning, har utvecklats över tid utifrån ett index där 1968 års priser utgör värde 100 (Källa: SCB, 2023, *Byggkostnadsindex*).

Mäklare och fastighetsägares syn på efterfrågan

Under arbetet med bostadsförsörjningsanalysen hölls en gruppintervju med mäklare och privata fastighetsägare i Eslöv för att ge en kvalitativ bild av bostadsmarknaden i Eslöv. Enligt deltagarna lockar Eslövs tätort på grund av sitt strategiska läge mitt i Skåne med bra kommunikationer till bland annat Malmö och Lund. Eslöv är även en förhållandevis stor stad, i jämförelse med kringliggande kommuner, med ett utbud av service,

[11] Boverket (2024) Stöd *till kommuner för ökat småhusbyggande och omvandlingsåtgärder*

samtidigt som bostadspriserna är lägre och kötiderna kortare än i Malmö och Lund.

Deltagarna menar vidare att efterfrågan är högre i de kollektivtrafiknära orterna med goda järnvägsförbindelser - framför allt Stehag men även i viss utsträckning Örtofta/Väggarp. Andra orter som pekas ut som attraktiva är Flyinge som har högre bostadspriser tack vare ortens starka attraktivitet bland hästintresserade och närhet till Eslöv.

Deltagarna menar att det har byggts många små lägenheter och att det börjar bli svårare att hitta hyresgäster med hög betalningsförmåga som vill flytta till små nyproducerade lägenheter. De stora lägenheterna går generellt bättre.

För att stärka efterfrågan och attraktiviteten i hela kommunen menar deltagarna att kommunen bör arbeta med att stärka kommunens handel och service, för att både förbättra och bevara utbudet både i staden och i övriga tätorter. Något som även lyftes fram var att lägga mer fokus på identitet och historia som ett sätt att marknadsföra Eslöv, både i nyproduktion och i sin helhet. Det är även viktigt att kommunen arbetar aktivt med trygghetsfrågan för att stärka tryggheten och minska brottsligheten, något som diskuteras som en risk som kan påverka Eslövs attraktivitet på sikt.

Bostadsefterfrågan

Begreppen bostadsbehov och bostadsefterfrågan används ofta synonymt men de syftar på olika saker. Bostadsbehovet syftar på hur många bostäder som behövs för att täcka medborgarnas behov av en bostad och utgår endast från befolkningsutvecklingen. Bostadsefterfrågan utgår också från befolkningsutvecklingen med adderar därtill hushållens ekonomiska förutsättningar att hyra eller köpa de bostäder som erbjuds på bostadsmarknaden. En kommun där det råder balans på bostadsmarknaden har ett bostadsbestånd som möter efterfrågan. Det betyder att det säljs och hyrs ut bostäder på den lokala bostadsmarknaden till priser och hyror som hushållen är villiga att betala[12].

Enligt Region Skåne minskade efterfrågan på bostäder i hela Skåne från 5 400 bostäder år 2022 till 4 000 bostäder 2023. Minskningen var störst för hyresrätter och därefter för äganderätter. Den minskade efterfrågan beror på ökade byggkostnader som en följd av ökade materialkostnader, ett högre ränteläge och en försämrad köpkraft och betalningsvilja från hushållen. Sammantaget betyder det att färre hushåll har råd att klara de boendeutgifter som är förknippade med att köpa nyproducerade bostäder. En ytterligare faktor som förklarar den stora minskningen för just hyresrätter är det avskaffade investeringsstödet.

[12] Region Skåne (2024) *Modell för bostadsefterfrågan 2023*

Region Skåne gör varje år en uppskattning av bostadsefterfrågan, för Skåne och för Skånes kommuner. 2023 uppskattade Region Skåne bostadsefterfrågan i Eslöv till 29 bostäder. Samtliga 29 bostäder avser äganderätt. En efterfrågan på 29 bostäder innebär att det finns 29 hushåll som vill köpa en bostad i Eslöv och som är beredda att betala det pris som marknaden begär för att producera bostaden. Det är avsevärt mindre än vad efterfrågan var beräknad till år 2022, då Region Skåne uppskattade att efterfrågan i Eslöv var 119 bostäder (29 äganderätter, 90 bostadsrätter och 0 hyresrätter).

Region Skånes uppskattningar av efterfrågan skiljer sig dock åt från vad som faktiskt byggts (se Diagram 28). I Eslöv följer det totala antalet färdigställa bostäder den uppskattade efterfrågan relativt väl. Men när efterfrågan bryts ner per upplåtelseform blir sambandet mellan efterfrågan och antal färdigställda svagare. För äganderätter följer nyproduktionen efterfrågan relativt väl och förändringarna har varit små. För bostadsrätter har efterfrågan tenderat att vara högre än antalet färdigställda bostäder och det omvända har gällt hyresrätter där Eslöv genomgående har färdigställt fler hyresrätter än vad Region Skåne bedömer att det finns en efterfrågan för. 2023 uppskattade Region Skåne att det inte fanns någon efterfrågan på hyresrätter i Eslöv och samma år färdigställdes 229 hyresrätter i kommunen.

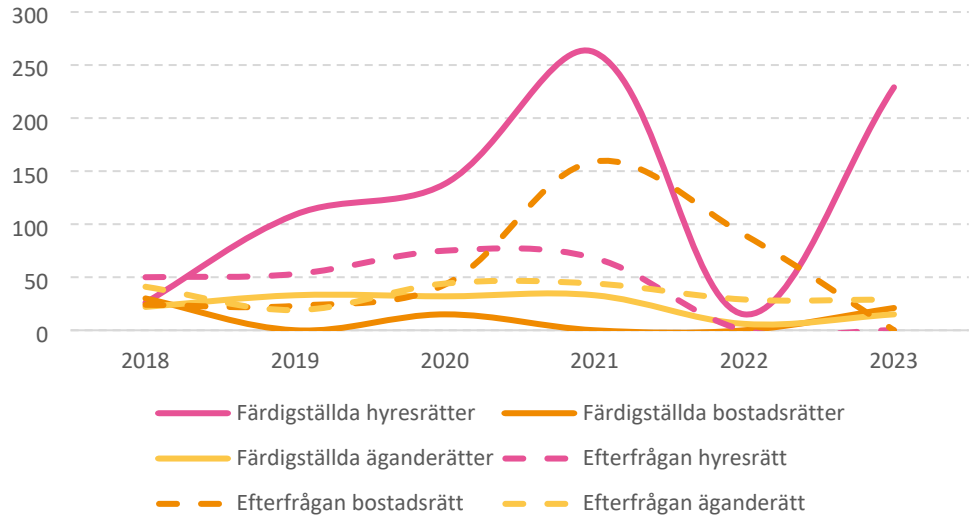


Diagram 28. Bostadsefterfrågan och antal färdigställda bostäder per upplåtelseform (Källa: SCB & Region Skåne).

Allmännyttan och privata fastighetsägare

Det kommunala bostadsbolaget Eslövs Bostads AB (EBO) är den största fastighetsägaren i kommunen, de äger och hyr ut cirka 2300 hyresbostäder i de flesta av kommunens större orter.

Ort	Antal lägenheter
Eslövs tätort	1 939
Billinge	22
Marieholm	184
Stehag	22
Hurva	6
Flyinge	28
Löberöd	33
Harlösa	29
Totalt	**2 263**

Tabell 2. EBO:s lägenhetsinnehav per ort. Även specialbostäder ingår (Källa: EBO:s affärs- plan 2023–2026).

Under 2020 reviderades EBO:s ägardirektiv och antalet bostäder som bolaget ska (själva eller tillsammans med andra partners) färdigställa skrevs ner till minst 25 bostäder i genomsnitt per år. Det tillkom även en skrivning om att bolaget ska verka för byggnation i kommunens olika tätorter. Enligt ägardirektivet ska EBO även medverka till anskaffning av bostäder för kommunens bostadssociala behov samt verka för ökad jämlikhet och minskad segregation. Därtill ska EBO aktivt medverka till trygghetsskapande åtgärder, vara ett föredöme i miljöfrågor och digitalisering, samt bidra till en hållbar samhällsutveckling med särskilt fokus på barnens perspektiv.

Privata fastighetsägare

Förutom det kommunala fastighetsbolaget Eslövs bostads AB finns fyra stora fastighetsägare i Eslöv: BA Bygg är den största privata aktören i kommunen med ca 1100 hyreslägenheter, därefter är det Brinova som har 534 lägenheter, Häglunds fastigheter med ca 500 lägenheter och HSB med 234 lägenheter.

Krav vid uthyrning

För att minska risken för att människor utestängs från bostadsmarknaden i onödan har Länsstyrelsen Skåne uppmanat fastighetsägare att inte ha högre krav än nödvändigt för blivande hyresgäster[13]. Enligt Sveriges allmännytta drabbar höga tillträdeskrav generellt låginkomsttagare men särskilt kvinnor då de oftare har tillfälliga anställningar, deltidsanställningar och även lägre löner och pensioner. En annan grupp som drabbas hårdare av höga tillträdeskrav är nyanlända[14].

[13] Länsstyrelsen Skåne, (2024), *Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2024*
[14] Sveriges Allmännytta, (2020), *Allmännyttans bostadssociala ansvar*

För att få tillgång till en hyresrätt hos en av de större fastighetsägarna i Eslöv ställs det generellt krav på en inkomstnivå runt tre gånger hyran innan skatt samt inga eller få betalningsanmärkningar. Därtill är det vanligt med krav på hemförsäkring. EBO, BA Bygg samt Brinova godkänner försörjningsstöd som inkomst.

I dialog med EBO framkommer att de ibland även gör individuella bedömningar av sökande. Något som försvårar för individuella bedömningar är att både EBO och BA bygg är anslutna till Boplats Syd. I Boplats Syd görs endast en automatiserad bedömning av den sökande utifrån fastighetsägarnas krav. EBO uttrycker samtidigt att det är av stor vikt för bolaget att vara anslutna till Boplats Syd. Boplats Syd innebär också en fördel för den sökande då det förenklar processen att söka en ny bostad när många fastighetsägare är anslutna till samma bostadsförmedling.

Flyttkedjor

En flyttkedja kan beskrivas som att någon flyttar in i en nyproducerad bostad (ofta dyrare och större) och lämnar en annan bostad vakant, vilket i sin tur får en ny hyresgäst som lämnar en ännu billigare och mindre bostad vakant och så vidare. En flytt kan på så vis skapa en hel kedja av flyttar, så kallade flyttkedjor. Flyttkedjor används ofta som ett argument för varför även byggnationen av större och dyrare bostäder kan vara positivt för hushåll som är i behov av en bostad i det lägre prissegmetet.

Effekten av flyttkedjor är dock omtvistad. I en forskningsöversikt från Malmö Universitet från 2019 konstateras att mycket av den forskning som bedrivits på ämnet visar att flyttkedjor ofta absorberas i samma prissegment och geografi där de har initierats. Bostäder som byggs i ett högt prissegment skapar ofta vakanser i samma prissegment. Detta, i kombination med att nyproducerade bostäder är dyra, medför att socioekonomiskt svaga grupper sällan eller aldrig deltar i flyttkedjor som initieras i samband med att nya bostäder byggs. I forskningsöversikten konstaterade man att det saknas belägg för att nyproducerade, dyra småhus eller lägenheter, ger möjlighet för hushåll med låga inkomster att komma in på bostadsmarknaden[15].

[15] Martin Grander (2019) Flyttkedjor- hur funkar de (egentligen)?

Region Skåne genomförde dock en flyttstudie 2022 där man kom fram till ett delvis annat resultat. Studien baserades på flyttmönster som uppstod kring 5 700 nyproducerade lägenheter i Skåne. Sammantaget resulterade de nyproducerade bostäderna i att drygt 8 600 bostäder frigjordes i efterföljande flyttkedjor i Skåne. Bland annat konstaterade studien följande:

> *”Det krävs sammanfattningsvis genomsnittliga till lite högre inkomster för att flytta in direkt till den dyraste centralt belägna nyproduktionen, men genom sina flyttkedjor möjliggör till och med den dyraste nyproduktionen för hushåll med normala inkomster att flytta till en mer passande bostad. En stor produktion av centrala, stora och därmed dyra bostads- och hyresrätter, står därmed inte i motsats till att ge hushåll med normala eller låga inkomster goda möjligheter att finna lämpliga boendealternativ i frigjorda bostäder i flyttkedjorna.”*

Vidare konstaterade studien att större bostäder bidrog till högre rörlighetseffekt på bostadsmarknaden, därför skapade oftast småhus längre flyttkedjor. Avslutningsvis konstateras i studien att i de flesta flyttkedjor krävs inkomstnivåer som motsvarar minst en heltidsanställning i ett låglöneyrke för att kunna delta i flyttkedjan. Det saknas fortsatt empiriskt stöd för att flyttkedjor kan bidra till att lösa bostadsförsörjningen för grupper som har ännu lägre inkomster[16].

Planberedskap

Kommunens planberedskap är en viktig del i analysen av bostadsmarknaden i Eslöv. För att bedöma Eslövs planberedskap beaktas aktuella projekt, översiktsplaner, samt markpolitik.

Aktuella projekt

Enligt kommunens senaste prognos för bostadsbyggandet möjliggör pågående detaljplanprocesser och exploateringsprojekt ytterligare 2 300 nya bostäder mellan 2025 och 2034. Av dem är cirka 900 småhus och 1400 är flerbostadshus. Bakom projekten står flera lokala byggherrar och det kommunala bostadsbolaget. Majoriteten av lägenheterna kommer sannolikt att upplåtas med hyresrätt. Därtill finns det planer för ytterligare 600 nya bostäder som planeras till efter 2035.

Hur många bostäder som faktiskt färdigställs är beroende av hur kommunens arbete med detaljplanering fortlöper, hur effektiv, smidig och rättssäker bygglovsprocessen är, men framför allt hur konjunkturen utvecklas. Hinder på vägen kan bland annat vara att detaljplaner inte följs, att de tekniska handlingarna är ofullständiga eller att slutbesked inte kan ges. Om konjunkturen viker kan även byggherrarna avvakta tills dess att konjunkturen återigen har blivit mer gynnsam. En mer realistisk bedömning

[16] Region Skåne (2022) *Flyttkedjor och rörlighet på bostadsmarknaden i Skåne*

av nyproduktionen är att det kommer färdigställas ca 1500 nya bostäder mellan 2024 – 2035. De planerade projekten kommer till stora delar ske genom förtätning av centrala delar av Eslövs stad, där framför allt Östra Eslöv kommer ha stor betydelse för utvecklingen framöver. Ett antal större projekt finns även i byarna, framför allt i Flyinge, Örtofta, Marieholm och Stehag.

Översiktsplaner

Översiktsplanen är kommunens avsiktsförklaring om hur den fysiska miljön bör användas, utvecklas och bevaras. Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden samt den byggda miljön ska användas. Planen ska både vara strategisk och utgöra underlag för beslut i plan- och lovärenden. Den ska ge stöd i kommunala beslut och prioriteringar för att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö. I en översiktsplan står de allmänna intressena i fokus.

Eslövs kommun har två gällande översiktsplaner, dels den kommunövergripande Översiktsplan för Eslöv 2035 antagen 2018, dels Fördjupad översiktsplan för östra Eslöv antagen 2022.

I samband med att kommunen antog en planeringsstrategi för den översiktliga planeringen under 2024 gjordes en aktualitetsprövning av de två översiktsplanerna. Prövningen innehöll, bland annat, en bedömning av om det är möjligt att tillgodose behovet av bostäder med den markanvändning som finns redovisad i översiktsplanerna, vilket både planerna ansågs göra.

Under 2026 kommer kommunen att inleda ett arbete med att ta fram en ny kommunövergripande översiktsplan.

Den gällande översiktsplanen för Eslöv är antagen 2018. Översiktsplanen redovisar tilltänkta lämpliga utbyggnadsområden utifrån markens lämplighet, kommunens önskemål och ställningstaganden angående lokalisering av bebyggelse. Detta sker utan att särskilt ange vilken mängd bostäder områden skulle kunna rymma, dock finns en sammanlagd siffra för varje tätort som visar en uppskattning på antal bostäder som skulle rymmas i ett visst område under givna förutsättningar (se Tabell 3). I snitt planerar översiktsplanen för cirka 200 till 210 bostäder per år under tidsperioden. Tilltänkta utbyggnadsområden redovisas även mer noggrant för Östra Eslöv i en fördjupad översiktsplan.

Område	Nya bostäder till 2035
Eslövs stad	2800
Billinge	40
Stockamöllan	30
Stehag	180
Kungshult	20
Hurva	50
Löberöd	170
Harlösa	40
Flyinge	150
Gårdstånga/Getinge	50
Örtofta/Väggarp/Toftaholm	70
Marieholm	250
Totalt	**3850**

Tabell 3. Antal bostäder i Översiktsplan Eslöv 2035

Översiktsplanen är en planering för en lång tid framåt men tas fram vid en viss tidpunkt. Planen ska därmed ses som vägledande och förändringar kan ske. En sådan förändring är aktuell i Eslövs stad. I Eslövs stad planeras totalt 2800 bostäder, varav 1600 i Östra Eslöv, 600 i västra Eslöv och 600 nya bostäder i centrala Eslöv. I nuläget finns det dock detaljplaner som möjliggör ytterligare 1000 nya bostäder i centrala Eslöv. Estimeringen för centrala Eslöv utgick initialt från vad som framgångsrikt byggts genom förtätning av de centrala delarna av staden under föregående tioårsperiod (2008 till 2018), vilket var cirka 1200 bostäder. I samband med att en utbyggnad på 600 nya bostäder i västra Eslöv blev aktuellt halverades ambitionerna med förtätningen i centrum. Förtätningens efterfrågan och potential i centrala Eslöv kan därmed anses vara högre, vilket nu är uppenbart i antal detaljplaner för centrala Eslöv. Även i tätorterna Flyinge och Väggarp är antalet bostäder som kommunen planlägger för fler än vad som är angivet i översiktsplanen. Den tänkta utbyggnaden i Väggarp innebär också avsteg från översiktsplanen gällande markanspråk. Därför har kommunen inlett planprocessen där med ett planprogram.

2022 antog kommunfullmäktige en fördjupad översiktsplan för Östra Eslöv. Den är en viktig del av stadens strategi för att möta en fortsatt befolkningsökning genom stadsomvandling. Östra Eslöv har ett centralt läge i direkt anslutning till järnvägsstationen. Det aktuella planområdet är ca 180 ha och ligger i östra Eslöv mellan Södra stambanan och Östra vägen (väg 17/113). I norr avgränsas området strax norr om Pärlgatan och av Harjagersvägen, i söder av Trehäradsvägen.

Målet med planförslaget är att öka antalet bostäder och variera bostadstyperna samt att skapa attraktiva och trygga miljöer med aktiviteter

under stora delar av dygnet. Planförslaget möjliggör upp till 2 550 nya bostäder i området. Till år 2035 är ambitionen att 1 600 bostäder ska tillkomma och resterande 950 bostäder är planerade i ett längre tidsperspektiv. Det finns idag cirka 2 100 boende inom planområdet och drygt 235 företag. Bostadsbeståndet består främst av hyresrätter i flerbostadshus, men det finns även cirka 160 småhus.

I planförslaget är den tillkommande bebyggelsen samlad i utvecklingsområden och längs stråk. Den nya bostadsbebyggelsen är framför allt lokaliserad till tre av områdena: Järnvägsstaden, Bruksstaden och Berga trädgårdsstad. Målet är att bostäderna ska vara av olika typ med både flerbostadshus och småhus. Lägenheter i flerbostadshus kommer dock till antalet att vara flest.

Kommunalt markinnehav
Kommunens markinnehav i kombination med riktlinjerna för markanvisning är ett viktigt verktyg för kommunens arbete med bostadsförsörjning. Genom markanvisningsavtal kan kommunen ställa villkor som styr inriktningen på bostadsbyggandet, exempelvis vad gäller upplåtelseformer, storlekar och genomförandetid. Det är därmed av stor vikt att kommunen äger mark i strategiska lägen och har kapacitet att ta fram detaljplaner, bygga ut infrastruktur och genomföra markanvisning. För att detta ska vara möjligt måste kommunen ha resurser för att jobba med kommunala exploateringsprojekt.

Eslövs kommun har ett stort markinnehav i staden och flera av byarna (se Bild 1). I staden ligger den kommunala marken i ytterkanterna av bebyggelsen. I flera av byarna äger kommunen mark i centrala lägen. De orter där kommunen äger mycket mark är Eslövs stad, Marieholm, Stockamöllan, Billinge, Stehag, Kungshult, Flyinge och Gårdsstånga. Kommunen äger i mindre utsträckning mark även i Hurva, Löberöd och Örtofta. Kommunen kan dock äga mark av olika anledningar och mycket av marken är ännu inte detaljplanelagd. Det finns också mark som är planerad för annat än bostadsändamål. De orter där kommunen äger mycket mark för bostadsändamål är Eslövs stad, Marieholm, Stockamöllan och Billinge. Kommunen äger även en mindre mängd mark för bostadsändamål i Löberöd och Stehag

Eslövs kommun består till 70 procent av åkermark. Större delen av marken på landsbygden ägs av privatpersoner även om kommunen äger mindre bitar. Genom att äga viss jordbruksmark kan kommunen förhandla om markbyten. Det är därför värdefullt för kommunen att även äga mark utanför de mest centrala lägena. Samtidigt saknas aktuella detaljplaner på mycket av den kommunägda marken vilket påverkar kommunens möjlighet att styra bostadsförsörjningen. Det är inte heller alltid detaljplanen som är

den begränsade faktorn. Förutom detaljplaner saknas utbyggd infrastruktur i vissa områden där kommunen äger mark. Detta kan vara ett lika stort hinder som att det saknas detaljplan.



Bild 1 Kommunalt markinnehav. Kommunägd mark är markerad i grönt på kartan.

Enligt lagen (2014:899) om riktlinjer för kommunala markanvisningar, ska varje kommun ha riktlinjer för markanvisning om kommunen avser använda markanvisning för tilldelning av kommunal. Eslövs kommuns riktlinjer för markanvisning antogs av kommunfullmäktige maj 2017 och reviderades 2022. Riktlinjerna hänvisar till kommunens handlingsplan för bostadsförsörjning och dess målsättningar fungerar som underlag vid markanvisning.

Slutsatser om Eslövs bostadsbestånd

Utifrån analysen går det att dra ett antal slutsatser kring Eslövs bostadsmarknad.

- Den vanligaste upplåtelseformen i Eslöv är äganderätt, förutom för gruppen 20 till 29 år där hyresrätten är vanligast. Hyresrätt och bostadsrätt blir vanligare igen när befolkningen blir äldre.
- Under 2020-talet har Eslöv haft ett relativt högt bostadsbyggande och det har byggts ca 167 bostäder per år. Bostadsbyggandet har dominerats av flerbostadshus och hyresrätter vilket är ett mönster som syns i hela Skåne.
- Eslövs kommun har planer som möjliggör att det byggs i genomsnitt 230 nya bostäder om året till 2034. En mer realistisk bedömning är att det kommer byggas ca 150 bostäder om året.
- Det vanligaste småhuset i Eslöv är ca 90–130 kvm. Priserna på villor har ökat under 2000-talet med en viss minskning 2022 och 2023. Villapriserna i Eslöv är i linje med genomsnittet i Skåne och riket.
- Priserna på bostadsrätter har ökat under 2000-talet men har legat relativt stabilt 2022 och 2023. Priserna i Eslöv är lägre än i Skåne och riket.
- Den vanligaste hyresrätten i flerbostadshus är 2 rum och kök. Kötiden för hyresrätter har minskat sedan 2022. Kortast kötid är det till nyproducerade små lägenheter och längre kötid är det för äldre och större lägenheter.
- I delar av kommunen är bostadsbeståndet homogent. Centrala och östra delen av Eslövs tätort domineras av hyresrätter medan bostadsrätterna finns framför allt i centrala och norra delarna av Eslövs tätort. Äganderätten dominerar i västra delen av Eslövs tätort samt i byarna. Bostadsbeståndet varier dock mellan byarna.
- Region Skåne uppskattar att efterfrågan för nyproducerade bostäder i Eslöv har sjunkit. Det innebär att det finns få personer som vill och kan efterfråga en nyproducerad bostad i Eslöv. 2023 uppskattar Region Skåne att efterfrågan är 29 äganderätter per år och att det saknas en efterfrågan för nyproducerade bostadsrätter och hyresrätter i Eslöv. Det ska tolkas som att det för tillfället är svårt att få lönsamhet i nyproduktion av bostadsrätter och hyresrätter i Eslöv.

Ortvisa analyser

Analysen av Eslövs bostadsmarknaden har i föregående kapitel utgått från Eslövs kommun i sin helhet. I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för kommunens olika delar, för Eslövs tätort, byarna samt landsbygden[17]. De ortvisa bostadsbehoven beskriver hur befolkningen på orten prognosticeras utvecklas och hur det påverkar behovet av nya bostäder. Ett bostadsbehov som uppstår på en ort måste dock inte tillgodoses på just den orten. Var den framtida utbyggnaden bör ske kräver en sammanvägd bedömning vilket görs inom ramen för kommunens arbete med den översiktliga planeringen.

Eslövs tätort

Eslövs tätort är den klart största tätorten i kommunen med starka kommunikationer och ca 7500 arbetstillfällen. Befolkning i Eslövs tätort har ökat med nästan 2 000 personer sedan 2014. Det innebär att en klar majoritet av den befolkningsökning som ägde rum under perioden skedde i Eslövs tätort. Medelåldern för Eslövs tätort är 40,6 år, vilket är i linje med genomsnittet i kommunen. I Eslövs tätort finns det en stor andel enpersonshushåll. Bostadsbeståndet är på totalen relativ blandat. En majoritet av bostäderna är flerbostadshus, de flesta är hyresrätter men det finns även bostadsrätter. 37 procent av bostäderna är småhus, dom domineras av äganderätter men det finns även en betydande andel bostadsrätter. Även om bostadsbeståndet är relativt blandat på totalen så finns det stora geografiska skillnader inom tätorten som bör beaktas.

Fram till år 2033 förväntas befolkningen i Eslövs tätorts öka med ca 1 200 personer. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 30 till 49 år, där befolkningen förväntas öka med 1 057 personer till 2033. Eslövs tätort har ett prognostiserat bostadsbehov på 671 bostäder fram till 2033, vilket är det klart största i kommunen.

Eslövs tätort	
Invånare 2023	20 586
Befolkningsutveckling 2014–2023	1 992 (11 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	1 206 (6 %)
Antal Hyresrätt	4 338
Antal Bostadsrätt	2 197
Antal Äganderätt	2 816
Bostadsbehov 2033	671
Arbetstillfällen	7 691
Medelålder	40,6

[17] Byarna som beskrivs utgår från de tätorter som i kommunens översiktsplan definieras som större byar. Indelningen utgår från nivå tre i kommunens nyckelkodsindelning (Nyko 3).

Eslövs tätort	
Invånare 2023	20 586
Befolkningsutveckling 2014–2023	1992 (11 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	1057 (5 %)
Antal Hyresrätt	4 338
Antal Bostadsrätt	2 197
Antal Äganderätt	2 816
Bostadsbehov 2033	422
Medelålder	40,6

Billinge

Billinge ligger i de norra delarna av kommunen, har relativt goda kommunikationer och 55 arbetstillfällen. Billinges folkmängd har varit ganska oförändrad de senaste åren. Medelåldern för Billinge är 42 år vilket är något äldre än genomsnittet i kommunen. Framförallt är det andelen i åldern 60 till 69 som är vanligare i Billinge. Hushållen består vanligtvis av en till två personer. Majoriteten av bostäderna i Billinge är småhus med äganderätt, men det finns även en relativt stor andel hyresrätter, både i flerbostadshus och småhus.

Fram till 2033 förväntas dock befolkningen öka med 30 personer, vilket motsvarar en ökning på 6 procent. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 40 till 49 år, där befolkningen förväntas öka med 33 personer till 2033. Det är dock åldersgruppen över 80 år som kommer öka mest i förhållande till sin storlek. Det prognosticerade bostadsbehovet är 20 nya bostäder till 2033.

Billinge	
Invånare 2023	468
Befolkningsutveckling 2014–2023	3 (1 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	30 (6 %)
Antal Hyresrätt	61
Antal Bostadsrätt	-
Antal Äganderätt	149
Bostadsbehov 2033	20
Arbetstillfällen	55
Medelålder	42,0

Flyinge

Flyinge är placerat nära E22 på gränsen mot Lunds kommun. Det finns 218 arbetstillfällen på orten. Flyinges befolkning har ökat med 27 personer sedan 2014. Medelåldern i Flyinge är 39 år vilket är något lägre än genomsnittet i kommunen. Antalet barn i åldern 0–9 år är något högre i Flyinge och andelen äldre är något lägre. I Flyinge består det vanligast hushållen av tre eller fler personer. Bostadsbeståndet domineras nästan

uteslutande av småhus. En klar majoritet utgörs av äganderätt men en mindre del är bostadsrätt och hyresrätt.

Fram till 2033 förväntas befolkningen minska med 46 invånare. Den största befolkningsminskningen förväntas ske i ålder 0 till 9 år. Samtidigt förväntas befolkningen i åldern 60 till 69 öka. Det prognosticerade bostadsbehovet är 2 nya bostäder till 2033.

Flyinge	
Invånare 2023	1 063
Befolkningsutveckling 2014–2023	27 (3 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-46 (-4 %)
Antal Hyresrätt	54
Antal Bostadsrätt	30
Antal Äganderätt	308
Bostadsbehov	2
Arbetstillfällen	218
Medelålder	39

Gårdsstånga & Getinge

Gårdsstånga och Getinges ligger nära E22 på gränsen till Lund och har tillgång till goda kommunikationer i form av Skåneexpressen. Det finns 36 arbetstillfällen på orten. Gårdsstånga och Getinges befolkning har ökat med 16 personer sedan 2014. Medelåldern i Gårdsstånga och Getinge motsvarar kommunsnittet. Befolkningen i Gårdsstånga och Getinge är i högre utsträckning i åldern 40 till 49 och 10 till 19 än genomsnittet i kommunen. Det finns även färre personer i åldern 80 år och äldre. I Gårdsstånga och Getinge finns det en stor andel hushåll som består av tre eller fler personer. Bostadsbeståndet består uteslutande av småhus. En klar majoritet är äganderätt men en del är även bostadsrätter.

Fram till 2033 förväntas befolkningen minska med 28 invånare. Samtidigt kommer antalet invånare som är äldre än 80 år öka avsevärt. Bostadsbehovet för orterna är uppskattat till 11 nya bostäder fram till 2033.

Gårdsstånga & Getinge	
Invånare 2023	403
Befolkningsutveckling 2014–2023	16 (4 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-28 (-7 %)
Antal Hyresrätt	4
Antal Bostadsrätt	27
Antal Äganderätt	124
Bostadsbehov	11
Arbetstillfällen	36
Medelålder	40,7

Harlösa

Harlösa ligger i kommunens sydöstra del. Kommunikationerna är svagare med det finns 169 arbetstillfällen på orten. Harlösas befolkning har ökat med 131 personer sedan 2014. Det innebär att Harlösa är en av de byar som vuxit mest under perioden. Medelåldern för Harlösa är 39,6 år vilket är något lägre än genomsnittet i kommunen. I Harlösa finns det en stor andel enpersonshushåll. Majoriteten av bostäder består av ägda småhus, men det finns en mindre andel hyresrätter och ett fåtal bostadsrätter.

Fram till år 2033 förväntas Harlösas befolkning minska med 52 invånare. Antalet i åldern 30 till 39 och antalet barn förväntas minska. Samtidigt förväntas antalet personer över 80 år öka. Bostadsbehovet i Harlösa är negativt. Det betyder att det inte finns ett demografiskt behov av ytterligare bostäder i Harlösa.

Harlösa	
Invånare 2023	922
Befolkningsutveckling 2014–2023	131 (16 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-31 (-2 %)
Antal Hyresrätt	146
Antal Bostadsrätt	28
Antal Äganderätt	251
Bostadsbehov	13
Medelålder	39,6

Hurva

Hurva är placerat nära E22 och det finns 57 arbetstillfällen på orten. Hurvas befolkning har ökat med 21 personer sedan 2014. Medelåldern för Hurvas invånare är 39,6 år, vilket är lägre än genomsnittet i kommunen. Befolkningen i Hurva är i högre utsträckning i åldern 40 till 49 och 10 till 19 än genomsnittet i kommunen. Det finns även färre personer som är äldre än 80 år. Bostadsbeståndet domineras nästan uteslutande av småhus med äganderätt. I Hurva finns det en stor andel hushåll som består av tre personer eller fler.

Fram till år 2033 förväntas Hurvas befolkning öka med 6 invånare. Antalet äldre förväntas bli avsevärt fler till 2033. Orten har ett prognostiserat bostadsbehov på 23 bostäder fram till 2033.

Hurva	
Invånare 2023	399
Befolkningsutveckling 2014–2023	21 (6 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	15 (4 %)
Antal Hyresrätt	12
Antal Bostadsrätt	-
Antal Äganderätt	137
Bostadsbehov	26
Medelålder	39,6

Kungshult

Kungshult ligger öster om Eslöv i anslutning till väg 17. Det finns 26 arbetstillfällen på orten. Kungshults befolkning har ökat med 7 personer sedan 2014. Medelåldern för Kungshult är 40,4 år. Kungshult befolkning är i högre utsträckning i åldern 30 till 39 år och det finns en hög andel barn i åldern 0 till 9 år. Bostadsbeståndet domineras nästan uteslutande av småhus med äganderätt. I Kungshult finns det en stor andel hushåll som består av tre personer.

Fram till år 2033 förväntas Kungshults befolkning vara i stort sett oförändrad. Antalet äldre förväntas bli avsevärt fler till 2033. Orten har ett prognostiserat bostadsbehov på 8 bostäder fram till 2033.

Kungshult	
Invånare 2023	370
Befolkningsutveckling 2014–2023	7 (2 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	1 (0 %)
Antal Hyresrätt	7
Antal Bostadsrätt	-
Antal Äganderätt	138
Bostadsbehov	8
Arbetstillfällen	26
Medelålder	40,4

Löberöd

Löberöd ligger i kommunens sydöstra del. Kommunikationerna är svagare med det finns 351 arbetstillfällen på orten. Löberöds befolkning har ökat med 12 personer sedan 2014. Medelåldern för Löberöd är 42,5 år vilket är en av de högsta i kommunen. Löberöds befolkning utgörs också i högre utsträckning av äldre, det kan delvis bero på att byn har ett vård- och omsorgsboende. I Löberöd finns det en stor andel enpersonshushåll. Majoriteten av bostäderna i Löberöd utgörs av småhus med äganderätt, men det finns även en relativt stor andel hyresrätter i flerbostadshus samt en mindre andel bostadsrätter i småhus. I relation till övriga byar har Löberöd ett relativt blandat bostadsbestånd.

Fram till år 2033 förväntas Löberöds befolkning minska med 118 invånare. Befolkningen i Löberöd prognosticerat bli yngre de kommande 10 åren. Bostadsbehovet är negativt. Det betyder att det inte finns ett demografiskt behov av ytterligare bostäder på orten.

Löberöd	
Invånare 2023	1 202
Befolkningsutveckling 2014–2023	12 (1 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-118 (-10%)
Antal Bostadsrätt	31
Antal Hyresrätt	129
Antal Äganderätt	324
Bostadsbehov	-47
Arbetstillfällen	351
Medelålder	42,5

Marieholm

Marieholm ligger i kommunens nordvästra del med järnvägsförbindelser både norrut och söderut. Det finns 178 arbetstillfällen på orten. Marieholms befolkning har ökat med 151 personer sedan 2014. Det innebär att Marieholm är en av de orter som vuxit mest under perioden. Medelåldern för Marieholm är 38,7, vilket är en av de lägsta i kommunen. Marieholms befolkning är i högre utsträckning i åldern 30 till 39 och det finns en hög andel barn i åldern 0 till 9 år. Andelen över 80 år är lägre än genomsnittet i kommunen. I Marieholm finns det en stor andel enpersonshushåll. Majoriteten av bostäderna i Marieholm utgörs av småhus med äganderätt, men det finns även en stor andel hyresrätter, mestadels i flerbostadshus men även i småhus. Likt Löberöd har Marieholm i jämförelse med övriga byar ett relativt blandat bostadsbestånd. Marieholm saknar dock bostadsrätter.

Fram till år 2033 förväntas Marieholms befolkning minska med 93 invånare. Det är framför allt åldersgruppen 30 till 39 som förväntas minska. Samtidigt förväntas antalet äldre bli fler. Bostadsbehovet i Marieholm är negativt. Det betyder att det inte finns ett demografiskt behov av ytterligare bostäder i Marieholm.

Marieholm	
Invånare 2023	1 734
Befolkningsutveckling 2014–2023	151 (10 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-93 (-5 %)
Antal Bostadsrätt	0
Antal Hyresrätt	272
Antal Äganderätt	435
Bostadsbehov	-27
Arbetstillfällen	178
Medelålder	38,7

Stockamöllan

Stockamöllan ligger i de norra delarna av kommunen, har relativt goda kommunikationer och 37 arbetstillfällen. Stockamöllans befolkning har minskat med 10 personer sedan 2014. Det är den enda orten som har minskat under perioden och det är den minsta tätorten som är utpekad i kommunens översiktsplan. Medelåldern för Stockamöllan är 46,5, vilket är en den äldsta i kommunen. Framför allt är det andelen 10 till 19 åringar som är färre i Stockamöllan samt andelen 40 till 49 åringar. Andelen över 80 år är den högsta i kommunen. I Stockamöllan finns det en stor andel hushåll som består av två personer. Bostadsbeståndet i Stockamöllan domineras av småhus med äganderätt, det finns även en mindre andel hyresrätter.

Fram till år 2033 förväntas Stockamöllans befolkning öka med 31 invånare. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 10 till 19 år. Orten har ett prognostiserat bostadsbehov på 7 bostäder fram till 2033.

Stockamöllan	
Invånare 2023	299
Befolkningsutveckling 2014–2023	-10 (-3 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	31 (10 %)
Antal Bostadsrätt	0
Antal Hyresrätt	21
Antal Äganderätt	117
Bostadsbehov	7
Arbetstillfällen	37
Medelålder	46,5

Stehag

Stehag har goda kommunikationer med tåg, både norrut och söderut och det finns 268 arbetstillfällen på orten. Stehags befolkning har ökat med 257 personer sedan 2014. Förutom Eslövs tätort så är Stehag den ort som har vuxit mest under perioden, och i förhållande till sin storlek så har Stehag vuxit mest. Medelåldern för Stehag är 35,4 år, vilket är en den lägsta i kommunen. Framför allt är det andelen familjer med barn 0 till 19 år som är högre än genomsnittet i kommunen. I Stehag finns det en stor andel hushåll som består av fyra personer eller fler. Bostadsbeståndet domineras av småhus, men det finns även en viss andel hyresrätter, både i småhus och flerbostadshus och ett antal småhus med bostadsrätt.

Fram till 2033 förväntas Stehags befolkning minska med ca 100 personer. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 60 till 69 år men även andelen över 80 år förväntas bli avsevärt fler till 2033. Orten har ett prognostiserat bostadsbehov på 15 bostäder fram till 2033.

Stehag	
Invånare 2023	1 441
Befolkningsutveckling 2014–2023	257 (22 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	-99 (-7 %)
Antal Bostadsrätt	58
Antal Hyresrätt	65
Antal Äganderätt	322
Bostadsbehov	15
Arbetstillfällen	268
Medelålder	35,4

Örtofta, Väggarp och Toftaholm

Örtofta, Väggarp och Toftaholm, även kallade Trillingbyarna, har goda kommunikationer med tåg, både norrut och söderut. Det finns hela 367 arbetstillfällen på orterna, vilket framförallt beror på Örtofta sockerbruk som är en stor arbetsgivare i kommunen. Trillingbyarna har haft en stabil befolkning sedan 2014. Medelåldern för Trillingbyarna är 39,9 vilket är något lägre än genomsnittet i kommunen. Andelen över 80 år är lägre i Trillingbyarna medan andelen 50 till 59 år är högre än genomsnittet i kommunen. I byarna finns det en stor andel enpersonshushåll. Bostadsbeståndet i Trillingbyarna domineras av småhus med äganderätt, det finns även ett antal hyresrätter i flerbostadshus.

Fram till år 2033 förväntas Trillingbyarnas befolkning att öka med 29 personer. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 60 till 69 år men även andelen över 80 år förväntas bli avsevärt fler till 2033. Orterna har ett prognostiserat bostadsbehov på 26 bostäder fram till 2033.

Väggarp, Örtofta & Toftaholm	
Invånare 2023	542
Befolkningsutveckling 2014–2023	7 (1 %)
Befolkningsprognos 2023–2033	29 (5 %)
Antal Bostadsrätt	0
Antal Hyresrätt	34
Antal Äganderätt	159
Bostadsbehov	26
Arbetstillfällen	367
Medelålder	39,9

Landsbygden

I Eslövs kommun finns det över 5 000 invånare som varken bor i Eslövs tätort eller i de av översiktsplanen utpekade byarna. Området som de bor i är heterogent och innehåller en stora varianter, men det benämns här som landsbygden. 1 263 arbetstillfällen finns på landsbygden, vilket utgör en betydande andel av kommunens arbetstillfällen.

Landsbygdens befolkning har varit tämligen stabil sedan 2014. Medelåldern för Landsbygden är 41,6 år, vilket innebär att de boende på landsbygden är något äldre än genomsnittet i kommunen. Framför allt är det andelen i åldern 50 till 69 som är fler på landsbygden. På landsbygden finns det en stor mängd hushåll som består av två personer. På landsbygden domineras bostadsbeståndet av småhus med äganderätt.

Fram till år 2033 förväntas Landsbygdens befolkning att öka med 283 personer. Den största befolkningsökningen förväntas ske i ålder 20 till 29 år, Det är dock åldersgruppen över 80 år som kommer öka mest i förhållande till sin storlek och antalet barn förväntas minska under perioden. Landsbygden har ett prognostiserat bostadsbehov på 352 bostäder fram till 2033.

Landsbygden	
Invånare 2023	5 346
Befolkningsutveckling 2014–2023	28 (0,5 %)
Befolkningsutveckling 2023–2033	283 (5 %)
Antal Bostadsrätt	-
Antal Hyresrätt	70
Antal Äganderätt	1 977
Bostadsbehov	352
Arbetstillfällen	1 263
Medelålder	41,6

Bostäder för alla

I svensk lag är rätten till bostad snarare formulerad som ett mål än en absolut utkrävbar rättighet för den enskilde, vilket finns beskrivet i förarbetena till bostadsförsörjningslagen:

> *”Bostaden och boendet påverkar i hög grad enskilda människors livssituation och möjligheter i livet. Därför är bostadspolitiken en väsentlig del av välfärdspolitiken. Grunden för den sociala bostadspolitiken är att alla har rätt till en god bostad till skäligt pris, med modern utrustning och av den storlek som motsvarar familjens behov.”*

I bostadsförsörjningslagen beskrivs kommunens ansvar för bostadsförsörjningen. Syftet med kommunens planering för bostadsförsörjningen ska enligt lagen vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att kunna leva i goda bostäder. Enligt bostadsförsörjningslagen ska kommunen även identifiera vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden. Grupper som oftare har svårt att hitta en lämplig bostad är unga, äldre samt nyanlända och personer med en funktionsnedsättning. I kapitlet kommer nämnda grupper analyseras samt övriga sociala och strukturella hinder som finns för att etablera sig på bostadsmarknaden. Analysen kommer genomföras med stöd av ett underlag som Boverket tagit fram. Utöver Boverkets underlag har analysen även baserats på statistik över skuldsättning från kronofogden, Socialstyrelsens hemlöshetskartläggning samt intervjuer med personer i socialtjänsten.

Bostäder för äldre

Befolkningen över 65 år prognostiseras att öka mest framöver. Det är därför av stor vikt att det finns ett bostadsutbud som möter gruppens behov. Det kommunala arbetet som berör äldres boende utgår både från ett bostadsförsörjningsperspektiv och ett lokalförsörjningsperspektiv. Kommunen har ett ansvar att ordna med platser i vård- och omsorgsboenden. Denna planering ingår i kommunens lokalförsörjning och berörs inte direkt i handlingsplanen för bostadsförsörjning. Behovet av platser i vård- och omsorgsboenden påverkas dock av utbudet på den ordinarie bostadsmarknaden. Det innebär att handlingsplanen kan ha en indirekt påverkan på kommunens lokalförsörjning.

Den vanligaste boendeformen för gruppen äldre är småhus, där äganderätten är den dominerande upplåtelseformen. Det finns en viss könsskillnad där äldre kvinnor i större utsträckning bor i hyresrätter eller bostadsrätter.

Att en stor andel äldre bor i större småhus är inte optimalt ur ett hälsofrämjande perspektiv då småhus är mindre tillgänglighetsanpassade, vilket innebär att skaderisken ökar. Om småhusen är otillgängligt lokaliserade ökar även risken för isolering och ofrivillig ensamhet.

Eslövs kommun har skickat ut en enkät till gruppen 60 år och äldre för att få en bild av deras syn på sin bostadssituation[18]. I enkäten framkom att de som flyttade för 15 till 20 år sedan oftast bor i villa, medan de som flyttade inom de senaste 10 år oftast bor i lägenhet. 53 procent av respondenterna som bor i villa, svarade att det funderar på att flytta de kommande åren, och 44 procent svarade att de inte vill flytta alls. Av de som bor i lägenhet svarade 33 procent att de funderar på att flytta någon gång under de kommande åren, medan 56 procent svarade att de inte vill flytta alls. Enkäten frågade också om upplevda svårigheter/problem vid flytt. De främsta skälen mot att flytta som framkom i enkäten var ekonomi följt av de praktiska utmaningarna det innebär att genomföra en flytt.

Av de som svarade på enkäten och som bor i Eslövs tätort önskade nästan samtliga bo kvar i Eslövs tätort. Av de som bodde utanför Eslövs tätort ville ungefär en tredjedel flytta till Eslövs tätort eller annan större tätort, medan resterande ville bo kvar i det område man bor idag. När respondenterna skulle beskriva vilka kvaliteter som värderades högst i ett framtida boende så var det närhet till service och kollektivtrafik som var vanligast återkommande, därefter närhet till rekreation och natur sam socialt umgänge. De boendetyper som efterfrågas enligt enkäten är främst lägenheter och trygghets/äldreboenden.

Bostäder för unga

Flyttbenägenheten är hög bland ungdomar. Det största negativa flyttnettot i Eslövs kommun återfinns bland de mellan 20 och 29 år. Utbildnings- och arbetsmöjligheter på andra orter är den sannolika förklaringen.

Bostadsmarknaden för unga bedöms vara i balans i Eslöv[19]. Kötiden till hyresrätter är relativt kort och hyresnivån i Eslöv är lägre än i både Malmö och Lund. I intervjuer med socialtjänsten framkommer inte heller att gruppen unga är en vanligt förekommande grupp som har bostadssociala problem. Det som dock motsäger bilden av att det skulle vara en balans mellan utbud och efterfrågan på bostäder för unga är att andelen hemmaboende unga vuxna i Eslöv är högre än både i riket och i Skåne. En trolig förklaring är den stora närheten till både Lunds och Malmös

[18] Enkäten fick 225 svar. Av de som svarade på enkäten bodde majoriteten i Eslövs tätort (133), där efter Harlösa (17), Marieholm (16) och Flyinge (13). Resterande respondenter kom från andra orter i Eslöv. Även om antalet respondenter i enkäten var få så är svaren i linje med tidigare analyser, bland annat från Strategi för äldres boende som togs fram 2021.
[19] Boverket, (2025), *Bostadsmarknadsenkäten*

universitet. Närheten till en högskola är en faktor som påverkar andelen hemmaboende vuxna enligt Boverket.

Bostäder för nyanlända

Enligt Lagen (2016:38) om mottagandet av vissa nyanlända invandrare för bosättning, även kallat bosättningslagen, har Eslövs kommun skyldighet att ta emot nyanlända för bosättning i kommunen. Antalet anvisningar kommunen ska ta emot utgår från ett kommuntal[20].

Det faktiska antalet mottagna inkluderar förutom de anvisade nyanlända även anhöriginvandring och självbosatta nyanlända. Antalet nyanlända har varit relativt lågt under 2020-talet. 2024 ökade kommuntalen återigen, detta förklarades dock med att de ukrainare som fanns i Sverige fick rätt att folkbokföra sig och anvisades därmed formellt till en kommun. I realiteten fanns de flesta personerna redan i kommunen. Nyanlända som kommer till kommunen saknar ofta jobb och tidigare boendereferenser vilket gör det svårt för dem att få ett förstahandskontrakt på en lägenhet. När nyanlända kommunplaceras i Eslöv erbjuds de ett socialt kontrakt. Detta förnyas vid behov under förutsättningen att personen har försökt hitta en egen bostad. Kommunen samarbetar med EBO och privata fastighetsägare för att säkerställa att det finns tillräckligt med bostäder för anvisade personer. Tillgången på sociala kontrakt bedöms vara god och gruppen nyanlända bedöms ha förutsättningar att därefter ta sig in på den ordinarie bostadsmarknaden.

Bostäder för personer med funktionsnedsättning

Kommunen har enligt Lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionsnedsatta (LSS) ett ansvar att erbjuda bostäder med särskild service för personer som beviljats insats. Målet med insatsen är att personer med funktionsnedsättning ska ha möjlighet att leva som alla andra i samhället, få en god service och gott stöd oavsett var de bor. Detta ska uppnås genom att ge personen rätt till självbestämmande, inflytande, integritet och delaktighet. Bostäderna finns i lägenheter i antingen gruppbostad eller servicebostad.

Gruppbostäder består av ett litet antal boenden som är grupperade kring gemensamma utrymmen där service och omvårdnad kan ges alla tider på dygnet, de flesta i Eslöv återfinns i större villor. Detta är ett bostadsalternativ för personer med omfattande tillsyns-- och omvårdnadsbehov.

[20] Varje år fattar regeringen beslut om hur många nyanlända varje län ska ta emot på anvisning enligt bosättningslagen, det så kallade länstalet. Syftet är att fördela ansvaret så jämnt som möjligt mellan landets kommuner och ge kommunerna bättre förutsättningar för etablering och integration. Länsstyrelsen fattar sedan beslut om hur många nyanlända som respektive kommun ska ta emot, det så kallade kommuntalet.

Servicebostäder är enskilda lägenheter som ofta ligger i samma trapphus eller i närheten av varandra, de har tillgång till gemensam service. Detta boendealternativ riktar sig till de med mindre tillsyns- och omvårdnadsbehov, men det finns stor variation i omfattningen.

Under 2024 hade Eslövs kommun 146 servicebostäder och gruppbostäder. Därtill hade kommunen fyra externt verkställda beslut. De externt verkställda besluten innebär att kommunen köper externa platser utanför kommunen, detta kan beror på att platser saknas eller att omsorgsbehoven är så pass specialiserade att kompentens saknas inom kommunen.

Kommunen har identifierat ett trettiotal otillgängliga lägenheter som behöver ersättas av moderna och tillgängliga boendealternativ. Befolkningsökningen bidrar även till att det finns ett ökat behov av fler LSS-boenden. Kommunen arbetar enligt en plan för att lämna de otillgängliga boendena och i samband med nyproduktion beaktas behovet av nya LSS-boenden. Fördelen med att skapa nya LSS-boenden i nyproducerade bostäder är att dessa till stor del uppfyller tillgänglighetskraven, samt att det finns möjlighet att anpassa bostäderna ytterligare innan de är färdiga utifrån till exempel ett brandsäkerhetsperspektiv. Detta är en lättare process än att göra befintliga lägenheter tillgängliga. Arbetet med att utveckla kommunens LSS-boenden hanteras inom ramen för kommunens lokalförsörjningsprocess.

Hushåll med ansträngd boendeekonomi och trångboddhet

Boverket tagit fram ett antal mått för att belysa om det finns bostadssociala problem. De mått som bedöms vara mest relevant är trångboddhet och ansträngd boendeekonomi. För att komplettera bilden av hushållens ekonomiska situation kommer även statistik över skuldutveckling redovisas. För att sätta Eslövs resultat i ett sammanhang kommer det jämföras med andra skånska kommuner som tillhör samma kommungrupp, pendlingskommun nära större stad[21].

Under 2022 fanns det 1 364 trångbodda hushåll i Eslöv, vilket motsvarar nio procent av hushållen. I jämförelse med övriga skånska kommuner i samma kommungrupp så är Eslöv den kommun med femte högst andel hushåll med ansträngd boendeekonomi. Högst andel har Landskrona (11 procent) och lägst andel Höganäs (5 procent). Andelen trångbodda hushåll var något högre än riket men ungefär samma som genomsnittet i Skåne. Andelen trångbodda hushåll i Eslöv har ökat från sju procent 2012 till nio procent 2022. Måttet säger dock inget om hur många som är ofrivilligt trångbodda och hur många som självmant har valt att bo trångt.

[21] SKR, *Kommungruppsindelning 2023*

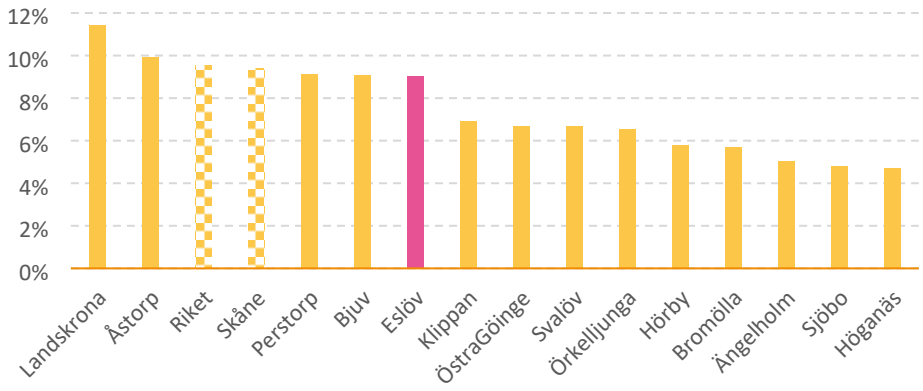


Diagram 29. Andel trångbodda hushåll (källa: Boverket)

Ett av boverkets mått mäter hur många hushåll som har en ansträngd boendeekonomi[22]. Måttet är brett och syftar till att beskriva hus många hushåll det finns med en låg betalningsförmåga. Under 2022 fanns det 4100 hushåll i Eslöv som har en ansträngd boendeekonomi, vilket motsvarar 27 procent av hushållen. Måttet beaktar dock inte ifall det finns andra tillgångar i hushållet utöver inkomst.

I jämförelse med övriga kommuner i Skåne som tillhör samma kommungrupp (pendlingskommun nära större stad) är Eslöv den kommun med femte högst andel hushåll med ansträngd boendeekonomi. Perstorp ligger högst med 34 procent av hushållen. I jämförelse med riket har Eslöv en något högre andel hushåll med låg betalningsförmåga men en något lägre andel än Skåne (se Diagram 30). Andelen hushåll med ansträngd boendeekonomi har minskat från 34 procent 2012 till 27 procent 2022. Hushållen med ansträngd boendeekonomi består vanligtvis av en person och en stor andel är äldre. Bland dom som är 80 år och äldre i Eslöv uppskattas 54 procent ha en ansträngd boendeekonomi.

Även om det finns många hushåll i Eslöv som uppskattas ha låg betalningsförmåga så har dom allra flesta tillgång till en bostad. Genom att kombinera måtten ansträngd boendeekonomi och trångboddhet går det att få en uppfattning av hur många hushåll det finns som bor trångbott och som har svårt att byta till ett större boende. Av de 4 100 hushåll som har en ansträngd boendeekonomi är ca 550 hushåll även trångbodda. I nästan 440 av hushållen finns det barn. Av hushållen som både lider av trångboddhet och ansträngd boendeekonomi består hushållet oftast av en ensamstående kvinna med barn. De bor oftast i hyresrätt.

[22] Måttet benämns som: Andel hushåll med en ansträngd boendeekonomi (KALP).

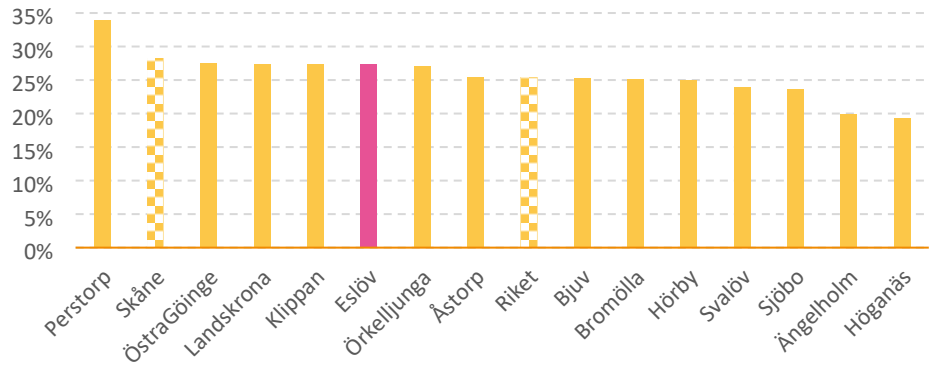


Diagram 30. Andel hushåll med ansträngd boendeekonomi (KALP) (Källa: Boverket)

Hushåll med låg betalningsförmåga kan ha stora svårigheter att skaffa sig en bostad, även om den inkomst man har är tillräcklig för att klara boendekostnaden. Det kan bero på att man inte har en inkomst som möjliggör ett bostadslån eller att hyresvärdar kräver att den bostadssökande ska ha en fast inkomst som överstiger en viss nivå. Om låga inkomster dessutom sammanfaller med betalningsanmärkningar, avsaknad av boendereferenser eller skulder är det särskilt svårt att bli godkänd som hyresgäst. Antalet personer med skulder har ökat kraftigt i samhället. Mellan 2021 och 2024 ökade antalet skuldsatta i Eslöv med 14 procent. 2024 fanns det ca 1500 personer i Eslöv med skulder hos Kronofogden. Ökningen av skulderna har framförallt skett bland män.

Även hushåll som har ett sparat kapital men har låga inkomster kan ha svårt att få en bostad om de behöver flytta. Det här drabbar till exempel hushåll som har en bostad att sälja. Även om överskottet vid försäljningen gott och väl skulle täcka kontantinsatsen för en ny bostad kan låga inkomster göra att banken inte beviljar ett lån.

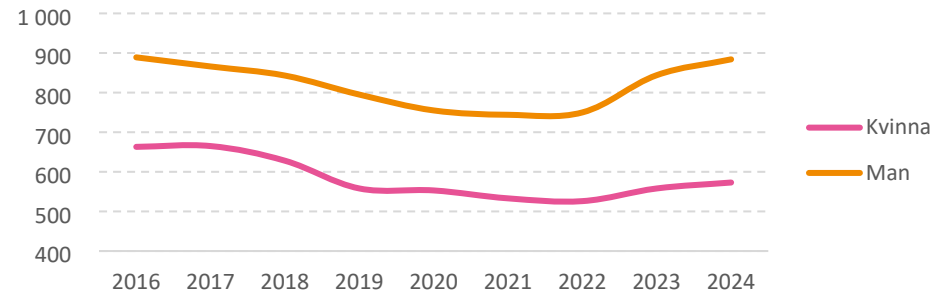


Diagram 31. Antal personer i Eslöv med skulder hos Kronofogden (Källa: Kronofogden)

Boverkets mått på bostadsbrist

Ansträngd boendeekonomi

Det första måttet är huruvida hushållet har en ansträngd boendeekonomi utifrån att den disponibla inkomsten inte räcker till att täcka en baskonsumtion. Baskonsumtionen är beräknad utifrån genomsnittshyror på orten och riksnormen samt utgifter för hushållsel, barnomsorg, med mera.

Ansträngd boendeekonomi baserat på KALP

Det andra måttet på ansträngd boendeekonomi använder en annan baskonsumtion. Hushållet har en ansträngd boendeekonomi om den disponibla inkomsten inte räcker till att täcka en baskonsumtion beräknad utifrån genomsnittshyror på orten och en kvar att leva på (KALP) kalkyl som baseras på ett genomsnitt av en kalkyl som bankerna använder för att bedöma hushållets betalningsförmåga vid köp av en bostad.

KALP-kalkylen är hämtad från Finansinspektionen (2022) och schablonkostnaderna för 2020 visas i tabellen nedan.

Levnadskostnader	2 020
Ensamboende	10 100
Samboende	17 600
Per barn	3 800

Tabell 4. FI:s schablonkostnader i månadskalkylen.

Kostnaderna justeras övriga år utifrån KPI. Boendeutgiften är en schablon som beräknas genom att en boendestorlek efter trångboddhetsnorm 2 har beräknats. Hyran differentieras utifrån region och antal rum.

Trångboddhet

Måttet beskriver hur många hushåll som är trångbodda. För att inte vara trångbodd ska det finnas sovrum utöver vardagsrum och kök/kokvrå. Barn över 12 år ska inte dela rum. Vuxna som inte är ett par ska inte dela sovrum. För de hushåll där det saknas uppgifter över antalet rum, används boendeytan per person. Har hushållet mindre än 20 kvm per person räknas hushållet som trångbott. Måttet tar inte hänsyn till ifall hushållet har frivilligt valt trångboddhet

Trångbodda och ansträngd boendeekonomi

Måttet är en kombination av måtten över trångboddhet och ansträngd boendeekonomi. Genom att kombinera måtten går det att delvis utskilja vilka hushåll som är trångbodda och har begränsade möjlighet att ändra sin boendesituation på egen hand.

Hemmaboende vuxna barn

Kriteriet för att ha hemmaboende vuxna barn i hushållet är att det bor barn som är 25 år eller äldre hemma hos någon av sina föräldrar. I många kommuner väljer unga vuxna att bo hemma men måttet kan även indikera problem för unga vuxna att flytta hemifrån till följd av att det inte finns lämpliga bostäder.

Hemlöshet

Hemlöshet kan leda till långvarig social utestängning, svårigheter att ta sig in på arbetsmarknaden, att klara sin skolgång och innebär ett personligt lidande. För att motverka hemlöshet har regeringen antagit en nationell strategi mot hemlöshet. Som en del av statens arbete mot hemlöshet genomför Socialstyrelsen nationella kartläggningar av hemlösheten. I Socialstyrelsens senaste kartläggning 2023 utgår man från fyra olika definitioner av hemlöshet, vilka benämns som fyra olika hemlöshetssituationer.

I 2023 års kartläggning var det ca 27 380 personer över 18 år som var i någon av de fyra hemlöshetssituationerna i Sverige. Hemlösheten är mer utbredd i Sveriges största städer och kommuner. I de fyra storstäderna fanns 31 procent av alla personerna i hemlöshet som kartlagts. Samtidigt har antalet inrapporterade personer i hemlöshet minskat både i Malmö och Göteborg. I den nationella kartläggningen framgår att män oftare är hemlösa än kvinnor, att nästan en tredjedel av de hemlösa hade barn under 18 år och att 66 procent var födda i Sverige. Beroende, psykisk ohälsa och brist på stadigvarande inkomst var de vanligaste faktorerna bakom hemlösheten. För mer än 900 kvinnor uppgavs därtill utsatthet för våld i nära relation ha bidragit till deras hemlöshetssituation.

I Socialstyrelsens kartläggning identifierades ca 100 personer som hemlösa i Eslöv vid en viss tidpunkt under 2023. Av dessa 100 personer ingår de som har ett socialt kontrakt via Socialtjänsten, vilket är den största gruppen (70 personer). 14 personer befann sig i akut hemlöshet, vilket kan innebära att personer sover i den offentliga miljön, men vanligare är att man sover på ett härbärge, vandrarhem eller motsvarande.

I jämförelse med övriga kommuner i Skåne som tillhör samma kommungrupp (pendlingskommun nära större stad) har Eslöv den högsta andelen hemlösa personer per 10 000 invånare.

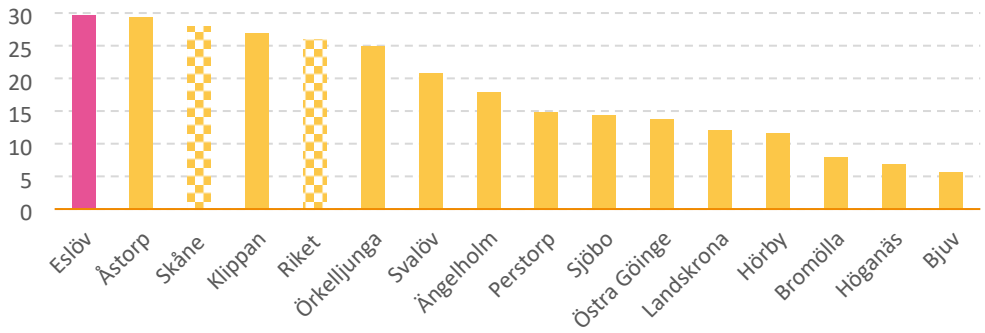


Diagram 32. Antal hemlösa per 10 000 invånare (Källa: Socialstyrelsen, *Kartläggning av hemlösheten 2023)*

Hemlöshet har sin grund både i strukturella och individuella faktorer. Individuella faktorer kan vara arbetslöshet, beroende och missbruk, skulder, våld i nära relation eller psykisk och fysisk ohälsa. På strukturell nivå handlar det till exempel om bostadsbrist, långa kötider, höga krav för att få ett kontrakt på en hyreslägenhet och höga levnadskostnader. De strukturella faktorerna påverkar hushåll med låga inkomster mest och det är framför allt personer som har låga inkomster som befinner sig i hemlöshet eller riskerar hamna i en sådan situation[23].

Socialstyrelsens fyra hemlöshetsdefinitioner

Hemlöshetssituation 1 – Akut hemlöshet

I situation 1 ingår personer som är hänvisade till akutboende, härbärge, jourboende, skyddade boenden, vandrarhem eller motsvarande. Det ingår också personer som sover i offentliga lokaler/platser, utomhus, trappuppgångar, garage, källare/vind, tält, bil eller motsvarande.

Hemlöshetssituation 2 – Institutionsvistelse och boende med stöd – ska lämna inom 3 månader utan bostad

I situation två ingår personer som bor i någon form av institutionsboende och ska lämna boendet inom 3 månader men saknar en ordnad bostad. Hit hör exempelvis personer som visas i en SiS-institution, hem för vård och boende (HVB), familjehem, heldygnsvård inom hälso- och sjukvården, tvångsvårdas inom psykiatrin, eller är intagen inom Kriminalvården.

Hemlöshetssituation 3 – Långsiktiga boendelösningar via socialtjänsten

Personer som bor i långsiktiga boendelösningar, med biståndsbeslut enligt 4 kap. 1 och 2 §§ SoL. Det gäller personer som bor i träningslägenhet, försökslägenhet, socialt kontrakt, kommunalt kontrakt, bostad först eller motsvarande.

Hemlöshetssituation 4 – Eget ordnat kortsiktigt boende

Här ingår personer som bor ofrivilligt, tillfälligt och kontraktslöst hos kompisar eller bekanta och hos familj eller släktingar. Här ingår även personer som tillfälligt bor inneboende eller i andrahand hos privatperson.

[23] Länsstyrelserna, (2024), *Vad kan en kommun göra?*

Bostadssociala kontrakt och akuta boendelösningar

Det finns inga bestämmelser i SoL som ger personer som är bostadslösa en allmän rätt att få en bostad av socialtjänsten, men socialtjänsten har enligt SoL ansvar för att ge enskilda individer stöd. Det kan handla om att bistå med olika former av akuta eller långsiktiga boendelösningar utifrån individuella behov och efter biståndsbedömning. Personer som har en akut bostadslöshet kan ansöka om kostnaden för någon form av tillfälligt boende, så som vandrarhem. Utgångspunkten är att den enskilde själv ansvarar för att ordna sitt boende, och därefter ansöker om kostnaden för detta.

Socialtjänsten ansvarar för att utreda ansökningar om socialt kontrakt. Kriterierna för att beviljas socialt kontrakt är att den enskilde ska ha tagit sitt eget ansvar och helt uttömt sina möjligheter att själv ordna eget boende. Personen måste vara helt bostadslös och ha allvarliga sociala problem som utgör hinder för att bli godkänd som hyresgäst på den ordinarie marknaden, eller ha svårigheter att på egen hand skaffa bostad på grund av tillhörigheten till en socialt utsatt grupp[24]. Sedan 2019 har antalet bostäder som kommunen upplåter med sociala kontrakt minskat avsevärt. Minskningen beror på att befintliga sociala kontrakt i många fall har omvandlats till ett förstahandskontrakt, ett minskat mottagande av nyanlända, samt en mer restriktiv bedömning från socialtjänsten. Samma trend, med ett minskat antal sociala kontrakt, går att se i Skåne generellt, där antalet sociala kontrakt har minskat med 55 procent mellan 2020 och 2024[25]. Minskningen i Eslöv är dock större än den genomsnittliga minskningen i Skåne.

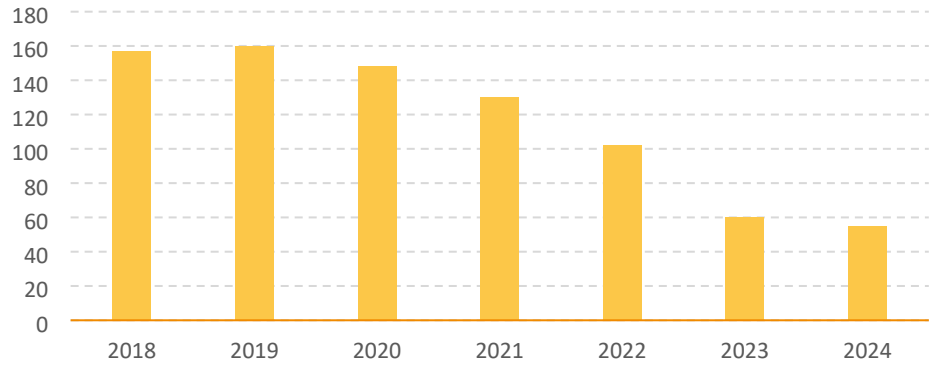


Diagram 33. Antal bostäder för sociala kontrakt (Källa: Boverket, *Bostadsmarknadsenkäten)*

Vem har bostadssociala problem?

Det finns olika typer av bostadssociala problem och olika grupper har olika utmaningar. Läget på bostadsmarknaden påverkar möjligheterna att få en bostad. När bostadsmarknaden inte är i balans slår det hårdast mot de grupper som av olika skäl har en svag ställning på bostadsmarknaden. För

[24] Eslövs kommun, (2024), *Nulägesanalys inför omställning till nya socialtjänstlagen*
[25] Länsstyrelsen Skåne, (2024), *Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2024*

att få en bild av vilka grupper som har det svårast på bostadsmarknaden har medarbetare från kommunens socialtjänst intervjuats. Genom intervjuer framgår att det finns fem olika grupper som det särskilt svårt att ta sig in på bostadsmarknaden i Eslöv (se Tabell 5).

Grupp	Problematik	Rätt till socialt kontrakt?
1. Omfattande psykosociala problem	Stora problem med missbruk eller psykisk ohälsa.	Ja
2. Ukrainagruppen" och anvisade nyanlända	Saknar boendereferenser, saknar fast anställning	Ja
3. Stora familjer	Trångboddhet, litet bostadsutbud, höga inkomstkrav, språksvaghet	Nej
4. Vissa sociala/ekonomiska problem	Våld i hemmet, arbetslöshet, missbruk, psykiska problem, skulder, språksvaghet, digitalt utanförskap	Undantagsfall
5. Ekonomiskt svaga hushåll	Låga inkomster, skulder, trångboddhet, tillfälliga boenden	Nej

Tabell 5. Grupper med bostadssociala utmaningar. Även grupp 1 måste kunna påvisa att de uttömt alla andra möjligheter innan de erbjuds ett socialt kontrakt.

Grupp 1 har omfattande psykosociala problem och får ofta ekonomiskt bistånd från kommunen. Denna grupp har generellt rätt till ett tidsbegränsat socialt kontrakt. Om personens sociala problematik minskar kan personen bli av med kontraktet.

Grupp 2 är kommunanvisade nyanlända samt ukrainare som kommit via massflyktsdirektivet. Även denna grupp har rätt till ett socialt kontrakt. Dessa skrivs på två år. Generellt lyckas gruppen med att därefter ta sig in på den ordinarie bostadsmarknaden.

Grupp 3 är stora barnfamiljer. Deras utmaning är att utbudet av riktigt stora lägenheter är litet. En ytterligare utmaning är att inkomstkraven för de stora lägenheterna är höga och ofta finns det begränsningar i antalet personer som får bo i ett och samma rum. Gruppen har endast i undantagsfall rätt till ett socialt kontrakt.

Grupp 4 är en heterogen grupp. Ofta är personerna arbetslösa, det kan finnas missbruk, psykisk ohälsa eller så kan personen utsättas för våld i hemmet. Det är även vanligt att gruppen lider av språksvaghet och ett digitalt utanförskap vilket försvårar sökandet efter en egen bostad. Gruppen har endast i undantagsfall rätt till ett socialt kontrakt.

Grupp 5 saknar en social problematik men har svårt att ta sig in på bostadsmarknaden av strukturella skäl. De kan sakna en fast anställning, men jobbar deltid eller timmar, det kan även finnas skulder som gör att gruppen har det svårt att ta sig in på bostadsmarknaden. Denna grupp är svår att beskriva omfattningen av enligt den bostadssociala samordnaren då de sällan kommer i kontakt med socialtjänsten. Kontakten sker ännu mer sällan sedan socialtjänsten blivit mer restriktiv i sina bedömningar. Situationen för gruppen kan ha blivit något bättre de senaste åren då situationen på bostadsmarknaden har blivit bättre.

I intervjuer framgår att grupp 3 till 5 ofta faller mellan stolarna då de inte kvalificerar sig till ett socialt kontrakt men samtidigt har svårt att själva ta sig in på bostadsmarknaden.

Boendesegregation

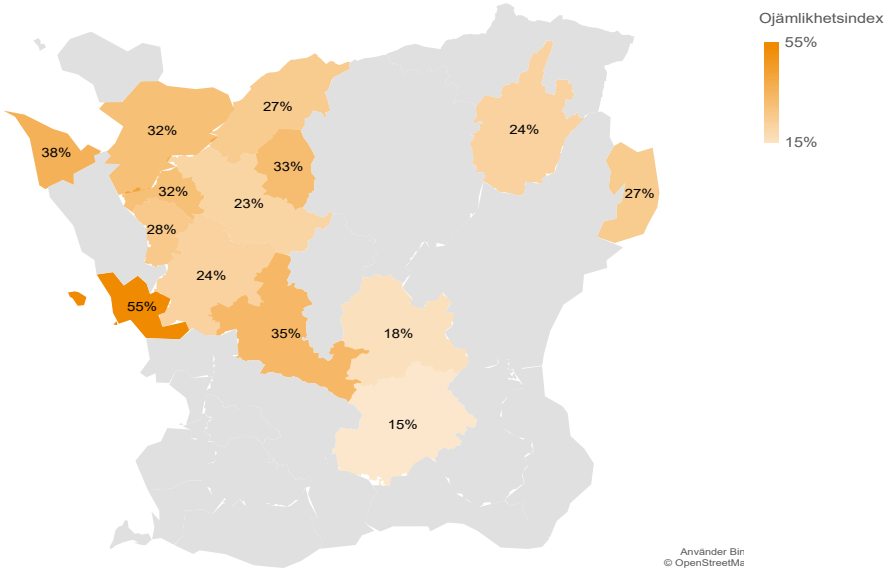
Boendesegregation betyder att individer eller grupper av individer bor rumsligt separerade från varandra. Boendesegregation har en negativ påverkan på både samhället och på individen. Mycket tyder på att individer som växer upp i områden med socioekonomiska utmaningar påverkas negativt med avseende på inkomst, arbetsmarknadsanknytning, utbildningsnivå, skolresultat, hälsa, samt upplevd trygghet. Segregation har även en negativ påverkan på sammanhållningen och tilliten i samhället[26].

Boverket har två olika mått för att mäta boendesegregation. Dels ett ojämlikhetsindex. Ojämlikhetsindexet beskriver hur jämn eller ojämn fördelningen av den lägsta inkomstgruppen och den högsta inkomstgruppen är mellan olika områden i en kommun. Ett index på 0 innebär ingen segregation, och 100 innebär total segregation. Eslöv har ett ojämnlikhetsindex på 35,0, vilket visar på att 35 procent av de personer som tillhör den högsta inkomstgruppen behöver flytta till ett annat geografiskt område för att vara jämnt fördelat över kommunen. Bland skånska kommuner som tillhör samma kommungrupp så är Eslöv den tredje kommun som har högst ojämlikhetsindex, efter Landskrona och Höganäs. Eslövs ojämlikhetsindex har ökat något de senaste 10 åren.

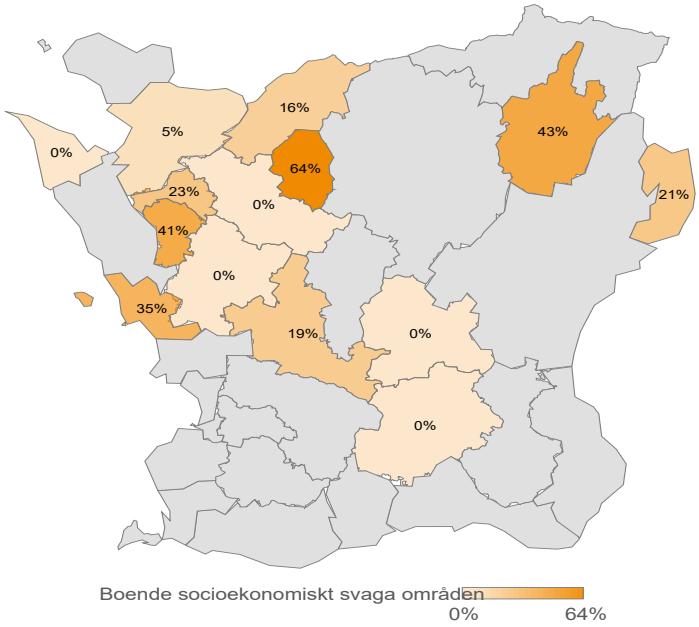
Det andra måttet på boendesegregation är andelen i befolkningen som bor i ett område med socioekonomiska utmaningar[27]. I Eslöv finns det två områden som klassas som områden med socioekonomiska utmaningar. Dessa är Berga-Öster och Rönneberga-Norrevång. I dessa områden bor cirka 19 procent av Eslövs kommuns befolkning. I dessa två områden har en högre andel invånare en lägre ekonomisk standard, lägre utbildningsnivå

[26] Region Skåne, (2021), *Den socioekonomiska segregationen i Skåne*
[27] SCB har tillsammans med Delegationen mot segregation (Delmos) tagit fram fem olika områdestyper. Indelningen baseras på ett rikstäckande index som belyser hur olika områden förhåller sig till varandra avseende socioekonomisk status. De områden som klassas som områdestyp 1 eller 2 klassas som områden med socioekonomiska utmaningar.

samt uppburit försörjningsstöd eller varit arbetslösa under längre tid. Bland skånska kommuner som tillhör samma kommungrupp finns det 6 kommuner som har ett högre värde än Eslöv. Framför allt ligger Perstorp, Östra Göinge och Bjuv högt. 5 av kommunerna hade inga områden med socioekonomiska utmaningar (Hörby, Sjöbo, Klippan, Svalöv och Höganäs).



Figur 1. Ojämlikhetsindex, Figuren visar hur åtskilda olika inkomstgrupper bor per kommun (Källa: Boverket, 2022, *Segregationsbarometern)*.



Figur 2. Andel boende i områden med socioekonomiska utmaningar. Figuren visar andelen av befolkningen som bor i ett område som klassas som socioekonomiskt utsatt (Källa: Boverket, 2022, Segregationsbarometern).

Det finns en viss koppling mellan den socioekonomiska segregationen i Eslövs stad med fördelningen av hyresrätter och äganderätter. Socioekonomiskt svaga områden har en högre andel hyresrätter och omvänt

vad gäller äganderätter. I Eslöv syns inget tydligt samband avseende fördelningen av bostadsrätter.

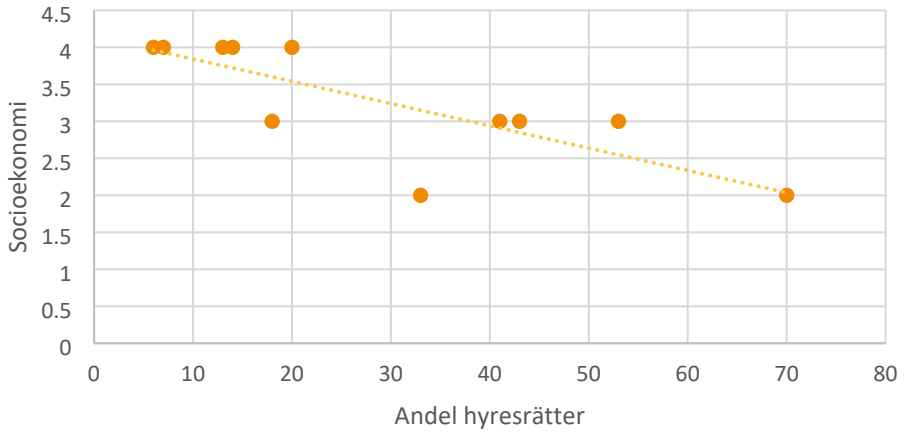


Diagram 34. Samband hyresrätt och socioekonomi. Diagrammet visar sambandet mellan andelen hyresrätter i ett område och deras socioekonomiska nivå på en skala 1 till 5. (Källa: Boverket, 2022, *Segregationsbarometern*).

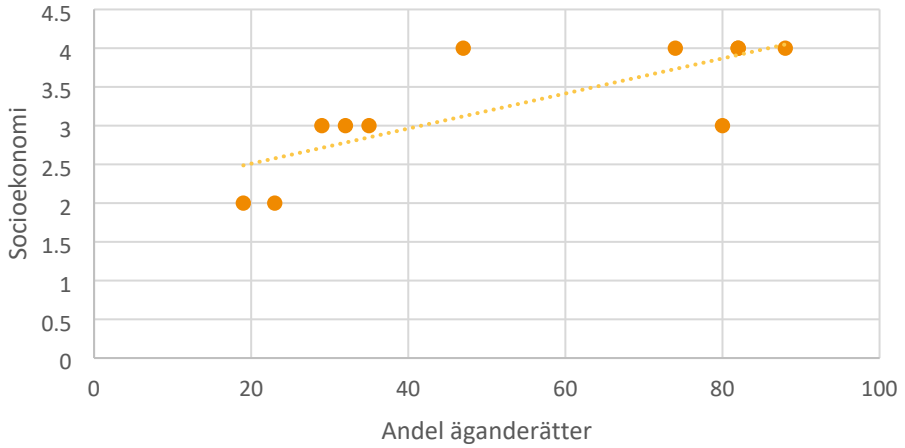


Diagram 35. Samband äganderätt och socioekonomi. Diagrammet visar sambandet mellan andelen hyresrätter i ett område och deras socioekonomiska nivå på en skala från 1 till 5 (Källa: Boverket, 2022, *Segregationsbarometern*).

Enligt Länsstyrelsen i Skåne är ett av de viktigaste verktygen för att motverka boendesegregation att skapa blandade bostadsområden på låg områdesnivå[28]. Att tillföra äganderätter till Östra Eslöv och hyresrätter i västra Eslöv skulle därför ha en positiv effekt på segregationen. Norra Eslöv är redan idag relativt blandat med avseende på upplåtelseform.

[28] Länsstyrelsen Skåne, (2024), *Bostadsmarknadsanalys för Skåne 2024*

Slutsatser bostäder för alla
Utifrån analysen går det att dra ett antal slutsatser kring vilka bostadssociala utmaningar som finns i Eslöv.

- Majoriteten av äldre bor idag i småhus. Samtidigt överväger många äldre att flytta. Det finns många fördelar med att äldre flyttar till anpassade bostäder. Möjligheten till att leva ett självständigt och friskt liv ökar, hemtjänstens arbete förenklas och kommunens bostadsbestånd används mer effektivt.
- Det finns idag bostadsbehov som inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden. Dels finns det ca 100 personer som lever i hemlöshet (2023) och ca 540 hushåll lever i trångboddhet och har en ansträngd boendeekonomi (2022). Trångbodda hushåll med ansträngd boendeekonomi består oftast av ensamstående kvinnor med barn. På grund av låg betalningsförmåga har gruppen generellt svårt att flytta till ett mer ändamålsenligt boende.
- Kommunen har minskat mängden sociala kontrakt. Detta har delvis skett på grund av att behovet har minskat, men även på grund av att kommunen har blivit mer restriktiv med sin bedömning.
- De hushåll vars bostadsbehov inte tillgodoses på den ordinarie bostadsmarknaden faller delvis mellan stolarna idag. Det beror på att det finns grupper som inte längre kan få sociala kontrakt men som samtidigt inte klarar kraven från fastighetsägarna, tex personer med skulder eller låga inkomster.
- I Eslöv verkar det finnas en koppling mellan segregation och fördelning av upplåtelseformerna äganderätt och hyresrätt. En jämnare fördelning av upplåtelseformerna kan minska segregationen i kommunen.

Nationell, regional och kommunal styrning

Kommuners riktlinjer för bostadsförsörjning ska utgå från relevant lagstiftning samt ta hänsyn till relevant styrning på nationell, regional och

kommunal nivå. I detta kapitel beskrivs lagstiftning och styrning som särskilt påverkat innehållet i handlingsplanen för bostadsförsörjning.

Mänskliga rättigheter och svensk lagstiftning

Rätten till bostad är stadgad såväl i FN:s allmänna deklaration om de mänskliga rättigheterna (Artikel 25), i konventionen om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter (Artikel 11), i barnkonventionen (Artikel 27) och regeringsformen. Samhället har därmed ett uttalat ansvar för bostadsförsörjningen. Detta innebär dock inte någon ovillkorlig rätt till bostad för enskilda individer, utan rätten till bostad fungerar snarare som en målsättning. I särskilda fall dock finns en lagstadgad skyldighet för kommunen att tillhandahålla den enskilde en bostad som en form av bistånd. Dessa fall regleras av nedan listade lagstiftning och efterföljande praxis:

- Socialtjänstlagen (2001:45)
- Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (1993:387)
- Lag om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (2016:38)

För att kunna tillgodose de nationella målsättningarna eftersträvar Eslövs kommun ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov. För dom grupper som inte själva kan ta sig in på bostadsmarknaden erbjuder kommunen särskilt stöd.

Nationella mål för boende och byggande

Det övergripande nationella målet för samhällsplanering, bostadsmarknad och byggande är att ge alla människor i alla delar av landet en ur social synpunkt god livsmiljö där långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi främjas samt där bostadsbyggande och ekonomisk utveckling underlättas. Målet är också långsiktigt välfungerande bostadsmarknader där efterfrågan möter ett utbud av bostäder som svarar mot behoven.

För att kunna tillgodose de nationella målsättningarna eftersträvar Eslöv ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov.

Nationell strategi för att motverka hemlöshet 2022–2026

Regering har tagit fram en nationell strategi för att motverka hemlöshet, vars primära syfte är att ”tydliggöra inriktningen för regeringens insatser för att minska antalet vuxna och barn som befinner sig i hemlöshet samt att förebygga att fler blir hemlösa”. Strategin har fyra mål:

- Hemlöshet ska förebyggas.
- Ingen ska bo eller leva på gatan.
- Bostad först för införas nationellt.
- Det sociala perspektivet i samhällsplaneringen ska stärkas.

För att kunna tillgodose de nationella målsättningarna eftersträvar Eslövs kommun ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov. För dom grupper som inte själva kan ta sig in på bostadsmarknaden erbjuder kommunen särskilt stöd.

Nationella mål inom integration, funktionsrätt och jämställdhet

Eslövs kommuns arbete med bostadsförsörjning relaterar vidare till följande nationella mål:

- Integrationspolitiken: Utrikes födda kvinnor och män ska ha samma skyldigheter, rättigheter och möjligheter som den övriga befolkningen att leva ett fritt, värdigt och självständigt liv inom samhällsgemenskapen.
- Funktionshinderpolitiken: Uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund.
- Jämställdhetspolitiken: Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

För att kunna tillgodose de nationella målsättningarna eftersträvar Eslövs kommun ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov.

Regionplan för Skåne 2022–2040

År 2022 antog Region Skåne en regionplan. Planen anger bland annat grunddragen för användning av mark- och vattenområden, redogör för riktlinjer av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet samt ger vägledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. Den ska fungera som ett stöd för de skånska kommunernas mellankommunala planeringsfrågor och kan möjliggöra ett samlat regionalt grepp kring frågor som bostadsförsörjning, klimatpåverkan och övergripande infrastrukturfrågor. Planen innehåller följande planeringsprinciper med bäring på bostadsförsörjning:

- Verka för att det finns tillgång till bostäder som motsvarar bostadsbehovet i Skåne.
- Utveckla regional samverkan och samsyn om hur den skånska bostadsmarknaden fungerar och kan utvecklas.

Eslövs kommun beaktar regionplanen genom att eftersträva ett blandat bostadsbestånd som kan möta ett varierat behov.

Regional utvecklingsstrategi – Det öppna Skåne 2030

Den regionala utvecklingsstrategin för Skåne beskriver en gemensam vision om hur regionen ska utvecklas. Utifrån visionsmålen enas utvecklingsaktörerna om områdesstrategier, handlingsplaner, program och insatser. Strategin innehåller sex visionsmål:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd
- Skåne ska vara globalt attraktivt

Eslövs kommun beaktar den regionala utvecklingsstrategin genom att planera för nya attraktiva bostäder och boendemiljöer.

Strukturplan för MalmöLundregionen

Eslövs kommun ingår i MalmöLundregionen som är en mellankommunal plattform för samverkan. Inom ramen för samverkan har en strukturplan arbetats fram, men tillhörande målbilder, strategier och ställningstaganden. Bland annat ingår:

- Planera för variation och mångfald på bostads- och arbetsmarknaden.
- Arbeta för variation i bostadsbyggande så att bostäder finns för livets olika skeden.

Eslövs kommun beaktar strukturplanen genom att eftersträva en variation i bostadsbeståndet.

Bostadsmarknadsanalys för Skåne (2024)

Länsstyrelsen kommer årligen ut med en bostadsmarknadsanalys baserad på kommunernas svar i Boverkets bostadsmarknadsenkät samt statistik från bland annat SCB, Socialstyrelsen, Kronofogden och Region Skåne. Bostadsmarknadsanalysen ger en överblick på bostadsmarknadsläget i Skåne och är en viktig beaktning även i kommunens bostadsförsörjning.

Länsstyrelsen Skånes Bostadsmarknadsanalys för 2024 belyser en betydande nedgång i bostadsbyggandet i regionen. Under 2023 påbörjades endast cirka 2 600 bostäder i Skåne, vilket motsvarar en minskning med över 60 procent jämfört med föregående år.

Länsstyrelsen konstaterar att Skåne står inför utmaningar med att möta det demografiska behovet av nya bostäder, främst på grund av lågkonjunkturens inverkan på byggtakten.

Eslövs kommun menar att Länsstyrelsens analys ytterligare motiverar att ha ett högre mål för bostadsbyggandet än det demografiska behovet.

Eslövs kommuns vision och kommunfullmäktiges mål

Kommunfullmäktige i Eslöv har antagit en ny vision för Eslövs kommun. Den nya visionen sträcker sig till år 2040. I den nya visionen finns en tydlig inriktning om att Eslöv ska fortsätta att växa som kommun.

Kommunfullmäktige har även beslutat om fem viktiga områden som anses vara avgörande för att fortsätta utveckla och stärka vår kommun. Dessa är: ekonomi, trygghet, tillväxt och hållbar utveckling, attraktiv arbetsgivare samt medborgarfokus.

Visionen och kommunfullmäktiges mål för mandatperioden uttrycker en tydlig ambition att kommunens befolkning ska fortsätta växa vilket återspeglas i strategins mål.

Översiktsplan Eslöv 2035

En översiktsplan ger en helhetssyn på mark- och vattenanvändning i kommunen. En viktig del av översiktsplanen är att beskriva utvecklingen av bostadsbebyggelse och redovisa hur kommunen avser tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder. Handlingsplanen för bostadsförsörjning och översiktsplanen är kompletterande dokument och ska tillsammans ge en riktning för bostadsutvecklingen i Eslövs kommun. I handlingsplanen för bostadsförsörjning beskrivs behovet av nya bostäder, både antal och typ. I översiktsplanen beskrivs vilka markanspråk som planeras tas i anspråk för att tillgodose bostadsbehovet. När nya markanspråk görs i översiktsplanen görs det dels utifrån de ortvisa bostadsbehoven men även andra kriterier för att på så sätt landa i en prioritering av framtida utbyggnadsområden. Det kan till exempel handla om närhet till kollektivtrafik och serviceutbud. Även riksintressen och andra statliga intressen samt tekniska förutsättningar som VA-utbyggnad och energiförsörjning spelar roll för möjligheten att bygga nya bostäder.

Den nuvarande översiktsplanen Eslöv 2035 antogs av kommunfullmäktige år 2018. Planen innehåller tre övergripande mål:

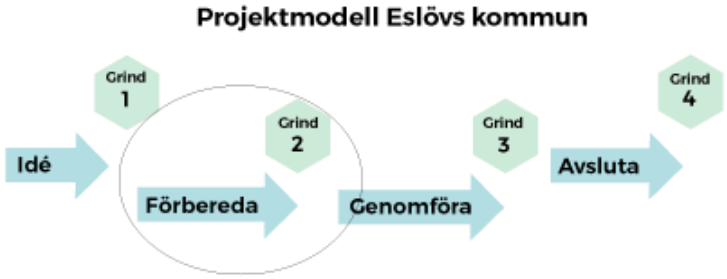
- Regional stjärna
- Hållbara lägen
- Lätt att leva livet

ANALYS AV ESLÖVS KOMMUN

*

ESLÖVS KOMMUN,
241 80 ESLÖV
TELEFON: 0413–620 00
E-POST: KOMMUNEN@ESLOV.SE
WEBB: ESLOV.SE

ESLÖVS KOMMUN



Projektplan

Projektnamn:	**Bostadsförsörjningsstrategi 2025 – 2029**
Projektägare:	**Kommundirektör**
Styrgrupp:	**Kommunstyrelsens arbetsutskott**
Projektledare:	**Ansvarig utvecklingsstrateg**
Godkänt av:	**Kommunstyrelsens arbetsutskott**
Datum för godkännande:	**5/11–2024**

1. Bakgrund

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta nya riktlinjer för bostadsförsörjning.

Regeringen har nyligen haft promemoria: Åtgärder för en bättre bostadsförsörjning ute på remiss. Promemorian föreslår bland annat förändringar i lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar vilka förväntas träda i kraft den 1 januari 2025. Enligt promemorian ska riktlinjer för bostadsförsörjning framöver benämnas handlingsplan för bostadsförsörjningen. Handlingsplanen för bostadsförsörjningen ska minst innehålla uppgifter om:

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av
1. den demografiska utvecklingen,
2. marknadsförutsättningarna, och
3. vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

I lagstiftningen framgår även att kommunen ska samråda med andra kommuner som berörs av planeringen samt ge länsstyrelsen, regionen och andra berörda regionala organ, tillfälle att yttra sig.

Eslövs kommuns bostadsförsörjningsstrategi utgör det som idag kallas riktlinjer för bostadsförsörjning och som framöver kommer kallas handlingsplanen för

bostadsförsörjningen. Eslövs kommun har en aktuell bostadsförsörjningsstrategi som löper ut vid slutet av mandatperioden.

2. Målbild (Syfte, effektmål och leveransmål)

Syfte
Varje kommun ska planera för bostadsförsörjningen i kommunen. Planeringen ska syfta till att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Kommunens bostadsförsörjningsansvar berör både socialtjänstens bostadssociala arbete, plan- och exploateringsverksamheten, samt kommunens allmännyttiga bostadsbolag. För att kommunen ska bli framgångsrik i sitt arbete krävs det att kommunens olika verksamheter strävar åt samma håll och att kommunens arbete med bostadsförsörjning är samordnat.

Effektmål
- Att hemlöshet och trångboddhet minskar
- Att den politiska viljan får genomslag i förvaltningarnas arbete med bostadsförsörjning
- Att kommunens arbete med bostadsförsörjning är samordnat
- Att skapa attraktiva och tillgängliga bostäder och boendemiljöer

Leveransmål
- Att kommunfullmäktige antar en ny bostadsförsörjningsstrategi under 2025
- Att ett kommunövergripande tjänstepersonsnätverk för bostadsförsörjningsfrågor etableras.

3. Avgränsningar
Projektet ska fokusera på att uppfylla ambitionen i lagstiftningen och de fyra uppgifter som beskrivs i promemorian: Åtgärder för en bättre bostadsförsörjning.

Bostadsförsörjningsstrategin kommer i så liten utsträckning som möjligt beröra de lokaler eller bostäder som behandlas i kommunens lokalförsörjningsplan. Lokalförsörjningsplanen innehåller:
- Bebyggda kommunala fastigheter för kommunens verksamhet
- Extern uthyrning,
- Lokaler som hyrs in från externa fastighetsägare för kommunens verksamhet
- Framtida behov av mark och lokaler

Lokalförsörjningsplanen behandlar inte bostäder med tre månaders uppsägning eller mindre, dessa omfattas istället av bostadsförsörjningsstrategin.

4. Tidplan

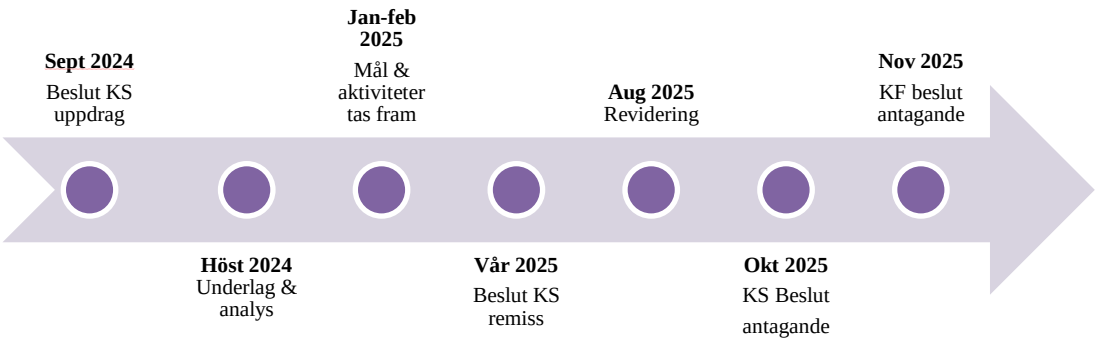
Hösten 2024
Kommunstyrelsen uppdrar åt Kommunledningskontoret att påbörja arbetet med en ny bostadsförsörjningsstrategi. Projektplanen antas kommunstyrelsens arbetsutskott och därefter arbetas underlag och analyser fram. Underlagen kommer bland annat omfatta en analys av den demografiska utvecklingen, kommunens marknadsförutsättningar och vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Januari – februari 2025
En workshop med kommunstyrelsen genomförs kring strategins mål. Workshopen ska ligga till grund för framtagande av förslag på nya mål. Utifrån de föreslagna målen ska aktiviteter arbetas fram i dialog med berörda förvaltningar och allmännyttan. Förslaget ska om möjligt lyftas till kommundirektörens ledningsgrupp.

Vår 2025
Kommunstyrelsen beslutar att skicka strategin på remiss internt och externt.

Augusti 2025
Förslaget revideras utifrån inkomna synpunkter på remissen.

Höst 2025
Beslut om antagande i kommunstyrelsen och i kommunfullmäktige.



5. Budget

Projektet har ingen separat budget. Kostnaden för projektet är arbetstid från projektledaren och projektgruppens deltagare. Arbetstiden finansieras av respektive förvaltningen inom befintlig ram.

6. Projektorganisation

Beställare
Kommunstyrelsen är beställare av projektet och beslutar om uppdragsbeskrivning, när strategin är redo att skickas på remiss samt när den är redo att behandlas av kommunfullmäktige.

Projektägare
Kommundirektören är projektägare.

Styrgrupp
Kommunstyrelsens arbetsutskott utgör styrgrupp för projektet. Styrgruppen ska besluta om strategiska inriktningar för projektet och om möjligt bereda ärenden innan de ska behandlas av kommunstyrelsen.

Referensgrupper
Till projektet kommer det knytas två referensgrupper, en intern och en extern.

Kommundirektörens ledningsgrupp utgör den interna referensgruppen. Den externa referensgruppen består av personer från fastighets och byggbranschen.

Arbetsgrupp
Arbetsgruppen kommer bestå av personer från Kommunledningskontoret, Vård och Omsorg samt Eslövs bostads AB. Arbetsgruppen leds av ansvarig utvecklingsstrateg som tillika är projektledare.

7. Beroenden
Kommunens arbete med bostadsförsörjning berör flera olika delar av kommunens verksamhet.

Översiktsplanering
Kommunens riktlinjer för bostadsförsörjningen ska vara vägledande vid tillämpningen av 2 kap. 3 §första stycket 5 plan och bygglagen (2010:900). Det innebär att bostadsförsörjningsstrategin ska vara vägledande i arbetet med översiktsplanen när det gäller att främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet. I bostadsförsörjningsstrategin klargörs vad som ska byggas och för vem. I översiktsplanen redovisas hur kommunen tänker skapa de fysiska förutsättningarna för att kunna täcka utbyggnadsbehoven och var nyproduktionen av

bostäder ska ske. Översiktsplanen och bostadsförsörjningsstrategin kompletterar alltså varandra.

Detaljplanering
Eslövs kommun har antagit en riktlinje för prioritering av detaljplaner. I riktlinjen beskrivs att detaljplaner som planerar för en viss typ av bebyggelse kan få högre prioritet. Ifall bostadsförsörjningsstrategin pekar ut vissa hustyper som prioriterade kan det även påverka riktlinjen och därmed vilka detaljplaner som prioriteras av kommunen.

Strategiskt markinnehav
Ett strategiskt markinnehav är avgörande för att kunna bedriva en aktiv bostadspolitik. Enligt lagen om riktlinjer för kommunala markanvisningar (2014:899) ska en kommun anta riktlinjer för markanvisning. Eslövs kommun har antagit riktlinjer för markanvisning. I riktlinjerna beskrivs bland annat: rutiner vid tecknande av markanvisningsavtal, bedömningsgrunder, prissättning och krav vid tilldelning. De målsättningar som återfinns i bostadsförsörjningsstrategin kan påverka vilka bedömningsgrunder som ska gälla för kommunens markanvisningar.

Mottagande av nyanlända
Enligt lag (2016:38) om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning, är en kommun skyldig att efter anvisning ta emot en nyanländ för bosättning i kommunen. För att uppdraget ska kunna genomföras tillfredställande krävs det att finns bostäder som möter målgruppens behov.

Ekonomiskt bistånd
Socialtjänsten har också ett ansvar för bostadsförsörjning utifrån socialtjänstlagen (SoL). Socialtjänsten ska i sin verksamhet främja den enskildes rätt till arbete, bostad och utbildning, därtill ska socialtjänsten medverka i samhällsplaneringen 3 kap. 2 § (SoL). Utgångspunkten i för socialtjänstens arbete med bostadsförsörjning är rätten till bistånd enligt 4 kap. 1 § (SoL). Den enskilde ska genom biståndet tillförsäkras en skälig levnadsnivå. Det inkluderar bistånd till skäliga boendekostnader men även under vissa omständigheter rätt till bistånd i form av boende. Utbudet av bostäder har en stor påverkan på behovet av stöd från socialtjänsten.

Boende enligt LSS och SoL
Enligt lag (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade är kommunen skylig att tillgodose personer som har rätt till insatsen särskilt stöd och service: boende i familjehem, bostad med särskild service för barn eller ungdomar som behöver bo utanför föräldrahemmet eller bostad med särskild service för vuxna eller annan särskilt anpassad bostad för vuxna. Äldreomsorgen bedriver sin verksamhet i vård- och omsorgsboenden, korttidsboenden, biståndsbedömt trygghetsboende samt lokaler för dagverksamhet. Dessa lokaler omfattas av kommunens lokalförsörjningsprocess och kommer inte beröras i bostadsförsörjningsprocessen i

någon större utsträckning. Målgruppen är dock heterogen och utbudet av bostäder på den ordinarie marknaden påverkar behovet av åtgärder från kommunen.

8. Övergripande kopplingar

Vision Eslöv 2040
Visionen beskrivs en tydlig ambition att kommunen ska fortsätta växa och att den ska göra det hållbart. Kommunen eftersträvar klimatneutralitet och en god biologisk mångfald. Vidare beskriver visionen en vilja att hela kommen ska utvecklas och att Eslöv ska erbjuda hög livskvalitet med trygghet och välmående under hela livet genom nya attraktiva boenden, stark gemenskap och trygghet.

Mål Kommunfullmäktige
Eslövs kommunfullmäktige har antagit fem mål för mandatperioden. Två av målen berör kommunens bostadsförsörjning:

- Eslövs kommun ska vara en trygg och attraktiv plats att bo, besöka, arbeta och bedriva verksamhet i genom hela livet.
- Skapa förutsättningar för tillväxt och hållbar utveckling ur ett socialt, ekonomiskt och i ett ekologiskt perspektiv. Vi ska ha ett tydligt fokus på befolkningstillväxt, ökade skolresultat, fler i arbete, erbjuda en god omsorg samt skapa goda förutsättningar för ett växande näringsliv i hela kommunen.

Översiktsplan
Eslövs översiktsplan antogs 2018. Eslövs kommun har tre övergripande målbilder: regional stjärna, hållbara lägen och lätt att leva livet. Översiktsplanen beskriver hur den fysiska planeringen på olika sätt ska bidra till att uppnå dessa målbilder.

9. Kommunikationsplan

Bostadsförsörjningsstrategin är både ett internt och externt dokument. Processen kommer kräva kommunikation både internt och externt. Kommunikationen samordnas av projektledaren i dialog med ansvarig kommunikatör på kommunikationsavdelningen.

Under framtagandet av remissversionen är det projektledare som ansvarar för att kommunicera både internt och externt. Efter att remissversionen har behandlats av kommunstyrelsen är det politikerna i kommunstyrelsen som kommunicerar planen externt och projektledaren som kommunicerar internt.

För arbetet finns följande kommunikationsbehov:

1a: Informera respektive förvaltning alternativt avdelning
1b: Layout av dokumentet

2: Kommunikation på hemsidan och ev. presentationer i samband med remissen.
2b: stöd till ansvarig politiker inför presskonferens vid beslut om remissen
3a. Kommunikation på hemsida samt anslagstavla
3b: stöd till ansvarig politiker inför presskonferens vid beslut om antagande

10. Risker

Identifierade risker är:

- Resursbrist – att deltagarna i arbetsgruppen inte har möjlighet att avsätta den tid som det finns behov av.
- Att det tas fram mål med en ambitionsnivå som förvaltningarna inte möter med sina insatser.
- Att vi misslyckas med att skapa en samsyn i hela kommunen på grund av aktörernas olika uppdrag.

För att minimera riskerna behöver projektledaren hitta arbetssätt som är anpassade efter deltagarnas resurser och behov. Processen behöver även möjliggöra för en förtroendefull dialog mellan politik och förvaltning så att det kan skapas en ömsesidig förståelse. För att lyckas skapa en bred samsyn i hela kommunens organisation behöver alla berörda aktörer involveras i ett tidigt stadie. Det är även viktigt med regelbundna avstämningar med styrgruppen.

11. Kriterier för projektavslut

Projektet avslutas när kommunfullmäktige antagit en ny bostadsförsörjningsstrategi.

§ 169 **KS 2024/521**

Bostadsförsörjningsstrategi 2025-2029

Beslut

- Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att godkänna förslaget till projektplan för att ta fram en ny bostadsförsörjningsplan med revideringen att lägga till ett ytterligare effektmål att skapa attraktiva och tillgängliga bostäder och boendemiljöer.

Ärendebeskrivning

I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta nya riktlinjer för bostadsförsörjning. De nuvarande riktlinjerna antogs 2021 (Kommunfullmäktige, § 110, 2021), nya riktlinjer ska beslutas under nuvarande mandatperiod. I förslaget till projektplan beskrivs processen för att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut; Förslag till projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025
- KS 2021/62, Antagen Bostadsförsörjningsstrategi, reviderad efter KS
- Beslut KS 2024-09-03 Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi
- Projektplan för framtagande av bostadsförsörjningsstrategi 2025

Beredning

I förslaget till projektplan beskrivs processen för att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi.

Bakgrund

Regeringen har nyligen haft promemoria: Åtgärder för en bättre bostadsförsörjning ute på remiss. Promemorian föreslår bland annat förändringar i lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar vilka förväntas träda i kraft den 1 januari 2025. Enligt promemorian ska riktlinjer för bostadsförsörjning framöver benämnas handlingsplan för bostadsförsörjningen. Handlingsplanen för bostadsförsörjningen ska minst innehålla uppgifter om:

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av
1. den demografiska utvecklingen,
2. marknadsförutsättningarna, och
3. vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Eslövs kommuns bostadsförsörjningsstrategi utgör det som idag kallas riktlinjer för bostadsförsörjning och som framöver kommer kallas handlingsplanen för bostadsförsörjningen. Eslövs kommun har en aktuell bostadsförsörjningsstrategi som löper ut vid slutet av mandatperioden.

Syfte
Varje kommun ska planera för bostadsförsörjningen i kommunen. Planeringen ska syfta till att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs.

Projektplanens mål
I projektplanen beskrivs både effektmål och leveransmål. Effektmålen är: att hemlöshet och trångboddhet minskar, att den politiska viljan får genomslag i förvaltningarnas arbete med bostadsförsörjning och att kommunens arbete med bostadsförsörjning är samordnat.

Tidsplan
Bostadsförsörjningsstrategin planeras antas av kommunfullmäktige hösten 2025.

Budget
Projektet har ingen separat budget.

Projektorganisation

Kommunstyrelsen är beställare av projektet och beslutar om uppdragsbeskrivning, när strategin är redo att skickas på remiss samt när den är redo att behandlas av kommunfullmäktige. Kommundirektören är projektägare och kommunstyrelsens arbetsutskott är styrgrupp för projektet.

Yrkanden

Catharina Malmborg (M) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut med följande tilläggsyrkande i projektplanen under effektmål;

Att skapa attraktiva och tillgängliga bostäder och boendemiljöer

Beslutet skickas till

Kommunledningskontoret, tillväxtavdelningen

§ 123 **KS 2024/521**

Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi

Beslut
- Kommunledningskontoret ges i uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi.

Ärendebeskrivning
I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta nya riktlinjer för bostadsförsörjning. De nuvarande riktlinjerna antogs 2021 (Kommunfullmäktige, § 110, 2021), nya riktlinjer ska beslutas under nuvarande mandatperiod.

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse, Uppdrag att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi
- Kommunfullmäktiges beslut § 110, 2021
- KS 2021/62, Antagen Bostadsförsörjningsstrategi, reviderad efter KS

Beredning
I enlighet med bostadsförsörjningslagen, lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar, ska kommunfullmäktige varje mandatperiod anta nya riktlinjer för bostadsförsörjning.

Regeringen har nyligen haft promemoria: Åtgärder för en bättre bostadsförsörjning ute på remiss. Promemorian föreslår bland annat förändringar i lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar vilka förväntas träda i kraft den 1 januari 2025. Riktlinjer för bostadsförsörjning ska minst innehålla uppgifter om:

1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av

1. den demografiska utvecklingen,
2. marknadsförutsättningarna, och
3. vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Eslövs kommuns bostadsförsörjningsstrategi utgör det som i lagstiftningen benämns riktlinjer för bostadsförsörjning. Eslövs kommun har en aktuell bostadsförsörjningsstrategi som löper ut vid slutet av mandatperioden.

Underlag och analyser ska arbetas fram under hösten 2024. Därefter kommer förslag på mål arbetas fram i dialog med kommunstyrelsen. Utifrån föreslagna mål kommer förvaltningarna ta fram förslag på insatser. Strategin kommer därefter att skickas på remiss av kommunstyrelsen både internt och externt under våren 2025 och gå upp för beslut hösten 2025.

Kommunledningskontoret föreslås få i uppdrag att leda arbetet med att ta fram en ny bostadsförsörjningsstrategi. Berörda förvaltningar kommer involveras i arbetet.

Beslutet skickas till
Kommunledningskontoret, tillväxtavdelningen