Mötesbok: Kommunstyrelsens planeringsutskott (2025-11-25)

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Datum: 2025-11-25

Plats: Kommunstyrelsens sammanträdesrum

Kommentar:

Dagordning

Beslutsärenden

87/25 Yttrande över förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft samt drivmedelsdepåer 3

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 46

89/25 Markanvisningsavtal, del av Smörjaren 1 66

90/25 Remiss: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034, om ändring av förordning (EU) 2024/1679 och om upphävande av förordning (EU) 2021/1153. Dnr LI2025/01628 78

Till KS/KF

91/25 Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD) 149

92/25 Umeåregionens samt Umeå kommuns yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 154

93/25 Förslag till yttrande: Umeå kommuns yttrande över förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 - 2037 415

94/25 Motion 27/2025: Akutboenden för studenter; Hanna Lundin Jernberg (L) 461

95/25 Antagande: Detaljplan för Kökstäppan 1 med flera 465

Informationsärenden

96/25 KSPLU Informationsärenden 2025-11-25 533

97/25 Information: redovisning av projektet ”Med ön som katalysator”, SustainGov 534

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-06

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00909

Remissyttrande över riksintresseanspråk för vindkraft samt drivmedelsdepåer

Förslag till beslut
Kommunstyrelsens beslutar

att avge yttrande i enlighet med tjänsteskrivelsen

att förklara paragrafen omedelbart justerad

Ärendebeskrivning
Bakgrund
Energimyndigheten håller samråd om förslag till riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft, havsbaserad vindkraft samt drivmedelsdepåer och energihamnar. Länsstyrelsen är remissinstans och sammanställer länets kommuners synpunkter senast den 18 december 2025. Energimyndigheten önskar synpunkter på sektorsbeskrivningarna inklusive kriterierna men även på metod och utformning av specifika områden.

Energimyndigheten föreslår nya och reviderade riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft. Utpekandet kan ses som en del i att planera för att möte ett elbehov om minst 300 TWh år 2045, vilket är det planeringsmål som anges i Energipolitikens långsiktiga inriktning. Energimyndigheten föreslår även nya riksintresseanspråk för drivmedelsdepåer och energihamnar för energidistribution av drivmedel och bränslen.

Förslag till yttrande har tagits fram av en förvaltningsövergripande arbetsgrupp där Strategisk utveckling, Miljö- och hälsoskydd samt Inab och Umeå Hamn varit representerade.

Synpunkter
Umeå kommun har tagit del av underlaget för riksintresseanspråken och vad gäller vindkraftsintresset konstateras att underlaget har stora brister och är undermåligt bland annat vad gäller hänsyn till konfliktande intressen.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00909

Generella synpunkter landbaserad vindkraft

Analysen som ligger till grund för riksintresseanspråken har tagit hänsyn till för få parametrar, bland annat saknas rennäringsperspektivet, försvarsmaktens intressen samt värdefulla områden för naturvård. Dessa intressen är konfliktande med vindkraftsintresset och har låg grad av möjlig samexistens, därför vore det rimligt om staten tydliggör vilket intresse som är mer prioriterat.

Att majoriteten av områdena för vindkraft ligger i Elområde 2 och 3 konstateras i underlaget, dock saknas beskrivningen av hur förslaget beaktar hur behovet av tillkommande energiproduktion fördelar sig över Sveriges yta. Kommunen efterfrågar ett förtydligande kring relationen mellan framtida behov och produktion.

Storleken på föreslagna områden samt samlingen av många områden i närheten av varandra kommer att få kumulativa effekter på såväl rennäringen samt påverkan på boende i närheten i form av landskapsbild och synlighet. I Umeå kommun riskerar boendemiljöer påverkas särskilt i områdena kring samhället Botsmark.

Med föreslaget riksintresseanspråk lämnas allt för stora avvägningar till sent skede i processen, och till stor del upp till kommuner att göra avvägningar mellan olika statliga intressen. De stora ytorna som föreslås i södra och mellersta Norrland, med konfliktande intressen och därmed osäkerheter i genomförandet, riskerar att låsa upp markanvändning för vindkraft som inte är realiserbar och därmed minska möjligheterna till annan utveckling av mark- och vattenområdena. Det kan även innebära att inte tillräckligt med genomförbara arealer identifierats i landet som helhet för att realisera målet om producerad volym.

Utan förslag till värdebeskrivningar för riksintresseanspråken är det svårt att ta ställning till områdena utifrån ett kommunalt perspektiv.

För pedagogiken skulle arbetet med riksintresseanspråk med fördel taktas och beskrivas tillsammans med förslagen och besluten om lokal ersättning till såväl närboende som kommunerna. Detta skulle skapa en bättre förankring lokalt samt nyansera debatten om vindkraftsetableringar.

Synpunkter på metod vid landbaserad vindkraft

Analysen har använt sig av få parametrar för att identifiera lämpliga områden för vindkraft. Bland annat saknas;

- Rennäringsperspektivet saknas helt, både i analys och i beskrivningar. Riksintresse rennäring sammanfaller i stora delar med riksintresseanspråk för vindkraft. Vinterbetet är viktigt för

rennäringen och analysen behöver kompletteras med detta perspektiv. Många och stora områden finns utpekade inom Sapmi och ett resonemang och ställningstaganden kring anspråken och kumulativa effekter på rennäringen och påverkan på Sapmi krävs.
- Försvarsmaktens intressen är en av de största osäkerhetsfaktorerna i processen för vindkraftsetableringar. Riksintresseförslaget för vindkraft behöver säkerställa att områdena är genomförbara kopplat till försvarsmaktens intressen.
- Riksintresse naturvård saknas i analysen. Liksom grön infrastruktur bestående av sammanhållna områden av hav och kust, skog, våtmarker och sjöar samt odlingsmarker. Dessa är viktiga för bevarandet av den biologiska mångfalden.
- Vattenskyddsområden bör ingå i analysen. Inom Umeå kommun finns vindkraftsområden utpekade inom vattenskyddsområdena Vindelälvsåsen samt Frängstorp, totalt ett par tusen hektar mark, varav en del inom primär skyddszon. Det är olämpligt att föreslå riksintresse vindkraft inom dessa områden, en buffert mellan vindkraft och skyddsområden vore lämpligt.

Energimyndigheten har använt sig av en buffert om 800m till bostadshus samt 400m till fritidshus. Eftersom uppdelningen mellan bostadshus och fritidshus är föränderligt och inte möjligt att säkerställa över tid bör samma buffert användas. I underlaget saknas resonemang och ställningstaganden kring lämplig buffert för andra hänsyn än buller, exempelvis landskapsbild och visuellt intryck inklusive kumulativa effekter.

<u>Synpunkter på specifika landbaserade områden</u>
Land_Nytt_633 samt Land_nytt_633 (Tavelsjöberget) sammanfaller till delar med samrådsförslaget till riksintresseanspråk under revideringen 2013. Då yttrande sig Umeå kommun och poängterade Tavelsjömassivets stora värden för friluftsliv och besöksmål. Värdena har stärkts sedan 2013 med koncept för utsiktsplatser och vandringsleder samt besöksmålsutveckling, vilka inte har möjlighet till samexistens med vindkraft. Efter samrådet under 2013 års revidering plockades området bort. Umeå kommun har samma ställningstaganden kring området som vid tidigare revidering.

Land_Nytt_354, Land_Nytt_343, Land_Nytt_639, Land_Nytt_2 mfl i närheten av Botsmark behöver kompletteras med en analys och konsekvensbeskrivning av de kumulativa effekterna på exempelvis rennäring, landskapsbild och boendemiljö.

<u>Generella synpunkter havsbaserad vindkraft</u>

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00909

Utifrån rapporter från Sjöfartsverket finns risker med havsbaserad vindkraft i närheten av farleder, underlaget behöver kompletteras och nyanseras med sjöfartens perspektiv.

Föreslagna riksintresseanspråk stämmer inte överens med Havsplanerna som Havs- och vattenmyndigheten överlämnat till regeringen för beslut. Energimyndigheten lämnade underlag till havsplanen 2023, som sedan har vägts mot andra intressen samt varit föremål för såväl samråd som granskning inom ramen för revideringsprocessen av Havsplanerna. Det vore rimligt om slutresultatet av processen med reviderade havsplaner låg till grund för riksintresseanspråken.

Det behöver tydliggöras ifall det är Energimyndighetens riksintressen eller Havs- och vattenmyndighetens Havsplaner som kommer att ligga till grund för kommande auktionssystem för havsbaserad vindkraft.

Generella synpunkter drivmedelsdepåer och energihamnar

Umeå kommun ser positivt på remissen eftersom utpekandet stärker hamnens roll som en strategisk energihubb i norra Sverige och skapar möjligheter till statlig och EU-finansiering samt långsiktig planering för hamnens utveckling. Samtidigt visar vår analys på flera farhågor. Remissen saknar tydlig markavgränsning och bedömning av påverkan på omkringliggande verksamheter, vilket gör att det är oklart vem som ska genomföra de vidare utredningarna.

Kommunen anser att utpekandet bör kunna beaktas i översiktsplanen och kommande detaljplaner, men att tydligare underlag krävs för att säkerställa att mark reserveras för kompatibla verksamheter och att risker minimeras. Kommunen efterlyser därför förtydliganden från Energimyndigheten kring markbehov, säkerhetsavstånd och teknologiska prioriteringar.

Beslutsunderlag

Remissmissiv Riksintressesamråd Vindkraft 2025-09-25
Remissmissiv Riksintressesamråd Depåer 2025-09-25
Sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk för energiproduktion och energidistribution
Metod för framtagande av förslag till riksintressen för vindkraft på land och till havs

Beredningsansvariga

Hanna Jonsson

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00909

Cecilia Aketch Akanga

Beslutet ska skickas till
Strategisk utveckling
Länsstyrelsen i Västerbotten, vasterbotten@lansstyrelsen.se. Ange diarienummer 408-8699-2025 i svaret.

Hanna Jonsson
Samhällsplanerare

Energimyndigheten

Datum
2025-09-25

Diarienr
2025–208502

Klimatavdelningen
Enheten Elproduktion och samhälle
registrator@energimyndigheten.se

Enligt sändlista

Informationsklass: K0

Remiss av förslag till riksintresseanspråk för drivmedelsdepåer och energihamnar för energidistribution av drivmedel och bränslen

Ni ges härmed tillfälle att yttra er om Energimyndighetens förslag till sektorsbeskrivning och de kriterier som ligger till grund för förslagen till riksintresseanspråk för drivmedelsdepåer och energihamnar för energidistribution av drivmedel och bränslen.

Ert yttrande

Energimyndigheten önskar era synpunkter senast den **18 december 2025**. Skicka in synpunkterna i Word-fil eller PDF-fil med e-post till registrator@energimyndigheten.se och på kopia till samråd.riksintressen@energimyndigheten.se. Ange dnr 2025-208502 i ämnesraden.

Vi tar gärna emot synpunkter på sektorsbeskrivningen inklusive kriterierna, den generella värdebeskrivningen och de specifika områdena. Vi önskar för tydlighetens skull att ni refererar till respektive områdes namn.

Hearing 23 oktober

Under remisstiden bjuder Energimyndigheten in till en öppen hearing den 23 oktober kl. 13.00-14.00. Ytterligare information och anmälan finns på Energimyndighetens webbplats *https://www.energimyndigheten.se/om-oss/press-och-kanaler/kalender/hearing-om-forslag-pa-riksintresseansprak/*

Bakgrund

Energimyndigheten föreslår nya riksintresseanspråk för drivmedelsdepåer och energihamnar för energidistribution av drivmedel och bränslen.

Energimyndigheten är enligt hushållsförordningen ansvarig att lämna uppgifter och hålla dessa uppdaterade avseende riksintresseanspråk för mark- och

EM1000b, v5.2, 2017-10-30

vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för energiproduktion och energidistribution enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.[1]

Kontakt

Frågor om remissen besvaras genom e-post till samråd.riksintressen@energimyndigheten.se

Bilagor

På Energimyndighetens webbplats finns alla tillhörande filer för nedladdning. *https://www.energimyndigheten.se/energisystem-och-analys/tillstand-och-provning/riksintressen-for-energi/samrad-om-forslag-till-riksintresseanspraak-for-depaer/*

1. Sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk för energiproduktion och energidistribution inklusive kriterier för utpekandet

2. Tabell över förslagen till riksintresseanspråk för drivmedelsdepåer och energihamnar för energidistribution av drivmedel och bränslen

3. Övergripande värdebeskrivning för riksintresse för drivmedelsdepåer och energihamnar för energidistribution av drivmedel och bränslen

Sändlista

Riksintressemyndigheter

1. Naturvårdsverket
2. Försvarsmakten
3. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
4. Havs- och vattenmyndigheten
5. Energimarknadsinspektionen
6. Riksantikvarieämbetet
7. Tillväxtverket
8. Sametinget
9. Statens jordbruksverk
10. Boverket
11. Skogsstyrelsen
12. Strålsäkerhetsmyndigheten
13. Svenska Kraftnät
14. SKR
15. Sveriges geologiska undersökning
16. Trafikverket
17. Post- och telestyrelsen

[1] Förordningen (SFS 1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden

Länsstyrelser

18. Länsstyrelsen Blekinge
19. Länsstyrelsen Dalarna
20. Länsstyrelsen Gotland
21. Länsstyrelsen Gävleborg
22. Länsstyrelsen Halland
23. Länsstyrelsen Jämtland
24. Länsstyrelsen Jönköping
25. Länsstyrelsen Kalmar
26. Länsstyrelsen Kalmar
27. Länsstyrelsen Kalmar
28. Länsstyrelsen Kronoberg
29. Länsstyrelsen Norrbotten
30. Länsstyrelsen Skåne
31. Länsstyrelsen Stockholm
32. Länsstyrelsen Södermanland
33. Länsstyrelsen Uppsala
34. Länsstyrelsen Värmland
35. Länsstyrelsen Västerbotten
36. Länsstyrelsen Västmanland
37. Länsstyrelsen Västra Götaland
38. Länsstyrelsen Västernorrland
39. Länsstyrelsen Örebro
40. Länsstyrelsen Östergötland

Andra intressenter

41. Drivmedel Sverige
42. Energiföretagen
43. Energigas Sverige
44. Svensk solenergi
45. Green Power Sweden
46. Svensk vindkraftförening
47. Svenskt Näringsliv
48. Svebio

Energimyndigheten

Datum
2025-09-25

Diarienr
2025–208827

Klimatavdelningen
Enheten Elproduktion och samhälle
registrator@energimyndigheten.se

Enligt sändlista

Informationsklass: K0

Remiss av förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft

Ni ges härmed tillfälle att yttra er om Energimyndighetens förslag till sektorsbeskrivning och de kriterier som ligger till grund för förslagen till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft.

Ert yttrande

Energimyndigheten önskar era synpunkter senast den **18 december 2025**. Skicka in synpunkterna i Word-fil eller PDF-fil med e-post till registrator@energimyndigheten.se och på kopia till samråd.riksintressen@energimyndigheten.se. Ange dnr 2025-208827 i ämnesraden.

Vi tar gärna emot synpunkter på sektorsbeskrivningen inklusive kriterierna men även på metod och utformningen av specifika områden. Vi önskar för tydlighetens skull att ni refererar till respektive områdes namn.

Hearing 23 oktober

Under remisstiden bjuder Energimyndigheten in till en öppen hearing den 23 oktober kl. 13.00-14.00. Ytterligare information och anmälan finns på Energimyndighetens webbplats *https://www.energimyndigheten.se/om-oss/press-och-kanaler/kalender/hearing-om-forslag-pa-riksintresseansprak/*

Bakgrund

Energimyndigheten föreslår nya och reviderade riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft. Utpekandet kan ses som en del i att planera för att möta ett elbehov om minst 300 TWh år 2045, vilket är det planeringsmål som anges i Energipolitikens långsiktiga inriktning[1].

Energimyndigheten är enligt hushållsförordningen ansvarig att lämna uppgifter och hålla dessa uppdaterade avseende riksintresseanspråk för mark- och

[1] Prop. 2023/24:105. *Energipolitikens långsiktiga inriktning*.

EM1000b, v5.2, 2017-10-30

vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för energiproduktion och energidistribution enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.[2]

Kontakt

Frågor om remissen besvaras genom e-post till samråd.riksintressen@energimyndigheten.se

Bilagor

På Energimyndighetens webbplats finns alla tillhörande filer att ladda ner.
https://www.energimyndigheten.se/energisystem-och-analys/tillstand-och-provning/riksintressen-for-energi/samrad-om-forslag-till-riksintresseanspråk-for-land--och-havsbaserad-vindkraft/

1. Sektorsbeskrivning inklusive kriterier för riksintresse energiproduktion och energidistribution

2. Tabell över förslagen till riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft i Excel-format

3. Tabell över förslagen till riksintresseanspråk för havsbaserad vindkraft i Excel-format

4. Geografisk utbredning av förslagen till riksintressen för vindkraft på land och till havs kan ses i interaktiv version på webben och kan även laddas ned i geopackage-format eller som shape-filer.

5. Metod för framtagande av förslag till riksintressen för vindkraft på land och till havs

Sändlista

Riksintressemyndigheter

1. Naturvårdsverket
2. Försvarsmakten
3. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
4. Havs- och vattenmyndigheten
5. Energimarknadsinspektionen
6. Riksantikvarieämbetet
7. Tillväxtverket
8. Sametinget
9. Statens jordbruksverk
10. Boverket
11. Skogsstyrelsen

[2] Förordningen (SFS 1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden

12. Strålsäkerhetsmyndigheten
13. Svenska Kraftnät
14. SKR
15. Sveriges geologiska undersökning
16. Trafikverket
17. Post- och telestyrelsen

Länsstyrelser

18. Länsstyrelsen Blekinge
19. Länsstyrelsen Dalarna
20. Länsstyrelsen Gotland
21. Länsstyrelsen Gävleborg
22. Länsstyrelsen Halland
23. Länsstyrelsen Jämtland
24. Länsstyrelsen Jönköping
25. Länsstyrelsen Kalmar
26. Länsstyrelsen Kalmar
27. Länsstyrelsen Kalmar
28. Länsstyrelsen Kronoberg
29. Länsstyrelsen Norrbotten
30. Länsstyrelsen Skåne
31. Länsstyrelsen Stockholm
32. Länsstyrelsen Södermanland
33. Länsstyrelsen Uppsala
34. Länsstyrelsen Värmland
35. Länsstyrelsen Västerbotten
36. Länsstyrelsen Västmanland
37. Länsstyrelsen Västra Götaland
38. Länsstyrelsen Västernorrland
39. Länsstyrelsen Örebro
40. Länsstyrelsen Östergötland

Andra intressenter

41. Drivkraft Sverige
42. Energiföretagen
43. Energigas Sverige
44. Green Power Sweden
45. Svensk solenergi
46. Svensk vindkraftförening
47. Svenskt Näringsliv
48. Svebio

Energimyndigheten

Datum
2025-09-25

Informationsklass: K0

Sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk för energiproduktion och energidistribution

EM4500, v5.3, 2020-09-30

Innehåll

1 Inledning 3

1.1 Bakgrund 3

1.2 Strategi för översyn och aktualisering av riksintresseanspråken 4

1.3 Behov och hantering av sekretessbelagd information 4

1.4 Riksintresseanspråk i fysisk planering 4

2 Aktuell överblick över Sveriges energisektor 5

2.1 Sveriges energisystem 5

2.2 Nationella och internationella mål för energi 6

2.3 Energisektorns framtida markanspråk 7

2.4 Värden och kvaliteter i energisystemet av betydelse att skydda eller utveckla 7

2.5 Konflikter och synergier med andra sektorer 9

3 Kriterier för riksintresseanspråk för drivmedelsdepåer 10

4 Kriterier för riksintresseanspråk för vindkraft på land 10

5 Kriterier för riksintresseanspråk för vindkraft till havs 11

6 Kriterier för riksintresseanspråk för värmekraft 11

7 Kriterier för riksintresseanspråk för energidistribution 12

1 Inledning

I den här sektorsbeskrivningen presenteras varför det finns ett värde och behov för staten att peka ut mark- och vattenområdesanspråk för energiproduktion- och distribution. Här beskrivs viktiga underlag, redogörelser för relevanta nationella och internationella mål för energisektorn, kriterier och undantag som ligger till grund för riksintresseanspråken. Därutöver beskrivs värden och kvaliteter i energisystemet som är av betydelse att skydda eller utveckla.

Energimyndigheten ska enligt hushållsförordningen identifiera viktiga områden som är av riksintresse för anläggningar för energiproduktion och energidistribution[1]. Energimyndigheten pekar därmed ut riksintresseanspråk för geografiska områden med viktiga nationella värden och kvaliteter. Dessa områden kan vara ett bevarandeintresse eller ett viktigt område för exploatering för ett visst ändamål. Områden av riksintresse för anläggningar skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna[2].

Energimyndigheten har påbörjat arbetet med att göra en översyn av befintliga riksintresseanspråk och analyserat möjligheterna att peka ut nya riksintresseanspråk. De utpekade riksintresseanspråken har eller kommer att få egna värdebeskrivningar som motiverar varför Energimyndigheten anser att området innehåller viktiga nationella värden och hur riksintresseanspråket svarar mot de kriterier som satts upp i denna sektorsbeskrivning.

1.1 Bakgrund

Energimyndigheten är enligt hushållsförordningen ansvarig att se till att bedömningen är aktuell och lämna uppdaterade uppgifter till länsstyrelserna vid behov eller åtminstone vart åttonde år[3].

Riksintressemyndigheter bör sammanställa grundläggande och aktuell information genom en sektorsbeskrivning med kriterier för riksintresseanspråk. Detta dokument utgör Energimyndighetens sektorsbeskrivning med kriterier för riksintresseanspråk för energiproduktion och energidistribution i enlighet med Boverkets vägledning för nationella myndigheters underlag, beslut och redovisning rörande anspråk på riksintressen i 3 kap. miljöbalken[4].

[1] Förordningen (SFS 1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden
[2] Miljöbalk (1998:808)
[3] Förordningen (SFS 1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden
[4] Boverket (2017), vagledning-for-riksintressemyndigheter.pdf, promemoria 3190/2014

1.2 Strategi för översyn och aktualisering av riksintresseanspråken

Enligt hushållsförordningen ska Energimyndigheten göra bedömningen att de utpekade riksintresseanspråk enligt 3 kap. miljöbalken är aktuella och uppdatera uppgifterna vid behov eller minst vart åttonde år. Energimyndigheten pekar ut riksintresseområden som är långsiktigt gångbara och värnar om aktualiteten för att säkerställa ett relevant planeringsunderlag.

1.3 Behov och hantering av sekretessbelagd information

I Energimyndighetens underlag för riksintresseanspråk förekommer uppgifter som omfattas av sekretess enligt 15 kap. 2 § Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Energimyndigheten strävar dock efter att tillgängliggöra geografiska avgränsningar och värdebeskrivningar för externa aktörer i så stor utsträckning som möjligt.

För att möjliggöra samverkan i särskilda fall om enskilda ärenden krävs att det vid berörda myndigheter finns förutsättningar att hantera säkerhetsskyddsklassad information och andra uppgifter som omfattas av sekretess enligt 15 kap. 2 § Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

1.4 Riksintresseanspråk i fysisk planering

Energimyndigheten betonar vikten av att identifiera och skydda mark- och vattenområden som är av riksintresse för energiproduktion och energidistribution. Genom att beakta riksintresseanspråken i samhällsplaneringen kan det säkerställas att viktiga energianläggningar och infrastrukturer skyddas mot åtgärder som kan försvåra deras tillkomst, funktion och utveckling. Energimyndigheten ska enligt 1 § hushållsförordningen ansvara för uppsikt över hushållningen med mark- och vattenområden inom vårt verksamhetsområde och vi behöver därför följa hur hushållningen med mark- och vatten utvecklas som berör vår sektor. Som remissinstans har Energimyndigheten möjlighet att utifrån värdebeskrivningarna för respektive område bedöma om riksintresseanspråket kan skadas på något sätt. Energimyndighetens riksintresseanspråk är inte rättsligt bindande men är vägledande för den beslutande myndigheten som i ett granskningsyttrande anger statens åsikt i frågan om bedömningen kring mark- och vattenanvändningen. Det är först vid en prövning om ändrad markanvändning som ett riksintresseanspråk får betydelse och där rättsliga beslut fattas utifrån någon av de lagar som ska tillämpa hushållningsbestämmelserna. Det kan exempelvis ske genom beslut enligt plan- och bygglagen eller miljöbalken.

2 Aktuell överblick över Sveriges energisektor

2.1 Sveriges energisystem

Energi är en grundläggande resurs som spelar en avgörande roll i samhällets funktion och utveckling. Energisystemet fyller flera olika funktioner och omfattar olika energikällor, energibärare och energianvändning.

2.1.1 Försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet

I Energimyndighetens uppdrag ligger att verka för en samhällsekonomiskt effektiv energiförsörjning och en energianvändning som förenar försörjningstrygghet, konkurrenskraft och ekologisk hållbarhet.

Försörjningstrygghet innebär att ha tillgång till tillräckligt med energi för att möta samhällets behov, även under kriser och störningar. En robust energiinfrastruktur och diversifierade energikällor bidrar till att minimera risken för energibrist och säkerställer att viktiga samhällsfunktioner upprätthålls. Försörjningstrygghet innebär även att minska Sveriges beroende av kontinuerlig energiimport under svåra säkerhetspolitiska tider.

Energi spelar en central roll i att stärka ekonomisk konkurrenskraft. Effektiv och kostnadseffektiv energianvändning möjliggör för företag att producera varor och tjänster till konkurrenskraftiga priser. Tillgång till billig och pålitlig energi kan också attrahera investeringar och främja innovation, vilket i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt och sysselsättning.

Energi är en nyckelfaktor för att uppnå ekologisk hållbarhet. Genom att övergå till fossilfria energikällor och förbättra energieffektiviteten kan vi minska utsläppen av växthusgaser och andra miljöskadliga ämnen. En hållbar energipolitik syftar till att skydda miljön och främja en långsiktig balans mellan energianvändning och naturresurser.

2.1.2 Tillförsel, omvandling och slutanvändning av energi

Sveriges energisystem kan delas in i tillförsel av energi, omvandling av energi och slutanvändning av energi.

Sveriges energisystem tillför energi från en mix av olika källor, inklusive fossila bränslen, biobränslen, kärnkraft, vattenkraft, vindkraft och solenergi. En betydande del av energin kommer från förnybara källor som vattenkraft och vindkraft.

Energin omvandlas och överförs genom olika processer för att bli användbar för slutanvändarna. Detta inkluderar produktion av el och fjärrvärme, samt raffinering av råolja till petroleumprodukter.

Energin används i tre huvudsakliga sektorer: industri, transport samt bostäder och service. Varje sektor har specifika energibehov och använder olika typer av energi för att möta dessa behov.

2.2 Nationella och internationella mål för energi

2.2.1 Mål på EU-nivå

Den svenska energipolitiken bygger på samma tre grundpelare som energisamarbetet i EU. Energipolitiken syftar till att förena ekologisk hållbarhet, konkurrenskraft och försörjningstrygghet, se 2.1.1.

2.2.2 Nationell energi- och klimatplan

Medlemsstaterna i EU ska vart tionde år lämna in en integrerad nationell energi- och klimatplan (NEKP) till kommissionen. Planerna ska beakta det långsiktiga perspektivet och ska bland annat beskriva nationella mål, styrmedel, hinder och konsekvenser av planerade åtgärder.[5] För att följa upp och säkerställa att unionen når sitt mål om andelen förnybar energi i den slutliga energianvändningen meddelar medlemsländerna sina bidrag till målet i NEKP:n[6]. Att uppnå sitt bidrag till unionsmålet är ett åtagande som kräver ny energiproduktion- och distribution. Riksintresseanspråken pekar på vilka markområden som är särskilt lämpliga för ändamålet.

2.2.3 Energipolitiska inriktningspropositionen

Genom den energipolitiska inriktningspropositionen[7] har Sverige två energipolitiska mål kopplat till utvecklingen av elsystemet.

Planeringsmål för elsystemet

Regeringen ser att Sverige bör planera för att kunna möta ett elbehov om minst 300 TWh år 2045. Det ska ge det svenska elsystemet förutsättningar att leverera den el som behövs för en ökad elektrifiering och en grön omställning. Behovet av el i geografiska områden bör tydliggöras för år 2030, 2035, 2040 och 2045 och följas upp vid regelbundna kontrollstationer med start 2030.

Leveranssäkerhetsmål för elsystemet

Det svenska elsystemet ska ha förmågan att leverera el där efterfrågan finns, i rätt tid och i tillräcklig mängd, i den utsträckning det är samhällsekonomiskt

[5] Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2018/1999, artikel 3 och 4.
[6] Europaparlamentet och rådets direktiv (EU) 2023/2413, artikel 3.
[7] Prop. 2023/24:105. *Energipolitikens långsiktiga inriktning*.

effektivt. Omotiverade hinder i elsystemet ska undanröjas för att skapa förutsättningar för en effektiv marknad som främjar konkurrenskraftiga priser. Svenska kraftnät bör få ett övergripande ansvar för en regelbunden uppföljning av leveranssäkerhetsmålet och för att vidta eller föreslå nödvändiga åtgärder för att leveranssäkerhetsmålet uppnås. En fördjupad uppföljning bör ske vid regelbundna kontrollstationer med start 2030.

2.2.4 Internationella åtaganden

EU-kommissionen och Nato betonar vikten av att alla medlemsländer ska behålla sin depåkapacitet då omvärldsläget kraftigt försämrats. Det är viktigt för att kunna erhålla värdlandsstöd och stödja allierande österut.

2.3 Energisektorns framtida markanspråk

Omställningen till ett energisystem med nettonollutsläpp bedöms enligt Energimyndighetens långsiktiga scenarier innebära ett ökat tryck på nyttjandet av inhemska resurser[8]. Dels handlar det om mer direkta markanspråk för utbyggnad av den infrastruktur som krävs för att omställningen ska kunna ske. Dels om mer indirekta markanspråk för utvinning och anrikning av de metaller och mineral som krävs för tillverkningen av infrastrukturen. Hur stor yta som kommer att krävas beror på flertalet faktorer som vilken elproduktionsmix som byggs, graden av effektivisering, graden av flexibilitet samt teknikutveckling[9].

Sverige har stor fysisk potential för ytterligare elproduktion, värmeproduktion och energidistribution tack vare relativt stora obebyggda ytor och långa kuststräckor. Energimyndighetens kartläggning visar på den stora tekniska potential för ny energiutvinning och energidistribution som finns inom Sveriges territorium och ekonomiska zon[10]. Den realiserbara potentialen är dock begränsad av faktorer som överföringskapacitet, elnätsanslutning, lönsamhet och acceptans för markanvändning.

2.4 Värden och kvaliteter i energisystemet av betydelse att skydda eller utveckla

Energimyndigheten betonar vikten av att identifiera och skydda mark- och vattenområden som är av riksintresse för energiproduktion och energidistribution. Genom att beakta riksintresseanspråken i samhällsplaneringen kan det säkerställas att viktiga energianläggningar och infrastrukturer skyddas mot åtgärder som kan försvåra deras tillkomst, funktion och utveckling. Det är därmed också avgörande i identifieringen av riksintresseanspråken att det finns

[8] ER 2025:13, *Scenarier över Sveriges energisystem – Vägar till ett energisystem med nettonollutsläpp 2050*.
[9] ER 2024:03, *Effektiv användning av energi, effekt och resurser – För att underlätta elektrifieringen*.
[10] ER 2024:22, *Potentiella områden för fossilfri energi – Delredovisning av uppdraget att kartlägga områden med energipotential inom Sverige*.

en risk för konflikt med annan markanvändning för att det ska finnas ett behov av ett utpekande.

Riksintresseområdena är en del i att peka på lämplig markanvändning för att möjliggöra omställningen från fossila till fossilfria energikällor, men omställningen drivs även av flera andra samverkande faktorer. Nationell och europeisk klimat- och energipolitik utgör en central drivkraft liksom snabb teknologiutveckling, internationell handel och sjunkande kostnader för ny teknik. De senaste årens politiska och ekonomiska utveckling har dock visat att dessa drivkrafter varken är statiska eller förutsägbara. Geopolitiska spänningar, förändrade handelsmönster med sårbara värdekedjor, tullar på gröna nyckelteknologier och en osäkerhet kring investeringar och tillståndsprocesser ändrar snabbt förutsättningarna för omställningen. Den globala ekonomiska inbromsningen har dessutom dämpat viljan och möjligheterna att investera i gröna industriprojekt. Dessa faktorer påverkar inte bara energisystemets roll i samhället utan också takten och riktningen för omställningen som i sin tur handlar om att minska klimatutsläppen och att möjliggöra en konkurrenskraftig svensk industri och svenska arbetstillfällen.[11]

På kommunal nivå kan energiplanering vara ett sätt att behålla och ta vara på sitt handlingsutrymme i omställningen[12]. Förutom att kommunerna själva får ge sin bild av hur de avser att tillgodose riksintresseanspråken kan energiplanering möjliggöra flera fördelar så som lokal och regional näringsutveckling, stärkt konkurrenskraft i industrin och minskad klimat- och miljöpåverkan. Det stärker även beredskapen inom energiområdet och säkerställer en robust och trygg energiförsörjning för invånare och aktörer i kommunen, vilket också är ett viktigt bidrag till totalförsvaret.

Totalförsvaret innefattar all samhällsverksamhet som ska bedrivas när högsta beredskap råder i krig. Energiförsörjningen är en typisk sådan verksamhet som är avgörande för att upprätthålla samhällets funktioner. Störningar och avbrott i försörjningen av antingen el, drivmedel, gas eller värme kan snabbt leda till stora och allvarliga konsekvenser för såväl den enskilde som för viktiga funktioner i samhället. Därför är kraven på tillförlitligheten i energisystemen höga, det vill säga att det finns en trygg energiförsörjning. En fungerande energiförsörjning, även under höjd beredskap, är en viktig uppgift både för staten och för energisektorns aktörer. Det försämrade säkerhetspolitiska läget har skapat ett ökat behov av att stärka Sveriges totalförsvar.[13] Riksintresseområdena bidrar till

[11] ER 2025:13, *Scenarier över Sveriges energisystem – Vägar till ett energisystem med nettonollutsläpp 2050.*
[12] Lagen om kommunal energiplanering (1977:439)
[13] ER 2024:04, *Energiförsörjning för totalförsvaret Redovisning av regeringsuppdrag (KN2023/03802).*

totalförsvaret genom att vara ett underlag som ger plats åt energiproduktion- och distribution i den fysiska planeringen.

2.5 Konflikter och synergier med andra sektorer

En långtgående elektrifiering av samhället kommer ha positiv inverkan på den ekologiska hållbarheten, främst genom att utsläppen av växthusgaser och andra luftföroreningar som bildas vid förbränning av fossila bränslen kraftigt reduceras[14]. En ökad elanvändning innebär att elsystemet behöver utvecklas för att möta de ökade behoven. En ökad utbyggnad av elproduktion och elnät medför också ökade ytanspråk och ett ökat behov av resurser vilket i sin tur också kan påverka miljön[15]. Alla kraftslag, både fossila och fossilfria, samt utbyggnaden av elnät och användandet av flexibilitetsåtgärder, kan ge positiva eller negativa effekter på miljön. En genomgripande omställning av energisystemet betyder att en förståelse behövs för vilka miljöeffekter som kan förväntas uppstå och omfattningen av dessa.

Den mark som används för energiproduktion- och distribution kräver olika specifika förutsättningar. För att hitta lämpliga platser för utbyggnation kan vissa områden helt behöva undvikas om den befintliga markanvändningen utgör konflikt. Det kan till exempel gälla totalförsvar, naturområden, kulturområden eller rekreationsområden. I andra fall handlar det om att ta ut avstånd som upprättar säkerhet eller mildrar störningar från till exempel buller. Det är ändå oundvikligt att energiproduktion och distribution tar plats och syns i samhället. Därför är det viktigt att arbeta för att hitta lösningar så att olika intressen kan samexistera. Samexistens kan handla både om anpassningar av utbyggnationen och om anpassningar hos det motstående intresset. När samexistens mellan områden av riksintresse inte kan uppnås avgörs det i prövning enligt 3 kap. 10 § miljöbalken vilken användning som får företräde utifrån att det på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Den omställning som sker innebär att energisystemet blir alltmer integrerat där olika energibärare, infrastrukturer och slutanvändare samverkar. Starkare kopplingar mellan sektorer innebär möjligheter för energisystemet att planeras och förvaltas mer effektivt som en helhet. Ofta uppstår synergieffekter när kraftslaget samlokaliseras med ett annat kraftslag eller lagringslösningar. Användning av energilagring, såsom batterier, lager för vätgas, elektrobränslen eller värme skapar fler möjligheter för flexibilitet inom elanvändningen. Mer

[14] ER 2023:18, *Utvecklingsvägar för elproduktion. Möjligheter och utmaningar för att möta ett växande elbehov.*
[15] ER 2024:03, *Effektiv användning av energi, effekt och resurser. För att underlätta elektrifieringen.*

specifika synergieffekter beskrivs i värdebeskrivningen för respektive riksintresseanspråk.

3 Kriterier för riksintresseanspråk för drivmedelsdepåer

Följande kriterier har använts vid utpekandet av riksintresseanspråk för drivmedelsdepåer, där minst ett av kraven ska vara uppfyllt:

- Mark- och/eller vattenområdet eller anläggningen är viktig för energiöverföringen i ett internationellt perspektiv.
- Mark- och/eller vattenområdet innebär ett strategiskt läge för energidistribution.
- Mark- och/eller vattenområdet har stor betydelse för att stärka totalförsvaret.
- Mark- och/eller vattenområdet är särskilt viktigt för drivmedels- och bränsledistribution nationellt eller regionalt.

4 Kriterier för riksintresseanspråk för vindkraft på land

Följande kriterier har använts vid utpekandet av riksintresseanspråk för vindkraft på land, där alla kriterier ska vara uppfyllda.

- Vindens medelhastighet i markområdet är minst 7,7 m/s på 200 meters höjd.
- Markområdet har ett avstånd på max 5 km till vägar av storlek liten landsväg eller större.
- Markområdet har ett avstånd på max 5 km till stam- och regionnätsledning.
- Markområdet är minst 5 km^2 stort.

Utpekandet av riksintresseanspråk för vindkraft på land undantar områden för vissa typer av markanvändning där samexistens bedöms vara svåruppnåelig. Exempel på sådana kategorier av områden är bostäder, infrastruktur, natur,

kultur, fritid och försvar. En fullständig lista över all undantagen markanvändning och eventuella buffertzoner kan ses i *Metod och resultat Riksintressesamråd Vindkraft 2025-09-25*.

Befintliga riksintresseanspråk där det pågår projektering kvarstår.

5 Kriterier för riksintresseanspråk för vindkraft till havs

Följande kriterier har använts vid utpekandet av riksintresseanspråk för vindkraft till havs, där alla kriterier ska vara uppfyllda.

- Vattenområdet ingår i de utpekade områdena från Energimyndighetens förslag på lämpliga energiutvinningsområden för havsplanerna[16].
- Vattenområdet ingår i den delmängd som fått högst poäng i en sammanvägning av följande parametrar:
    - Vindhastighet på 200 meters höjd (maximal viktning: 0,5)
    - Bottendjup (maximal viktning: 1)
    - Avstånd till havsplanernas inre gräns (maximal viktning: 1)

Befintliga riksintresseanspråk där det pågår projektering kvarstår.

6 Kriterier för riksintresseanspråk för värmekraft

Energimyndigheten har för avsikt att göra en översyn av kriterierna för utpekande av riksintresseanspråk för värmekraft, inklusive kärnkraft, inom överskådlig framtid. Det nuvarande utpekandet som tills vidare har samma status som tidigare utgår ifrån följande kriterier vid urvalet. För att vara av riksintresse ska samtliga ska-krav vara uppfyllda och minst ett av bör-kraven:

Ska-krav

[16] ER 2023:12. *Förslag på lämpliga energiutvinningsområden för havsplanerna.*

- Riksintressen för energiproduktion utgörs av ett mark- och/eller vattenområde eller en anläggning som möjliggör för stor energi- och/eller effekttillförsel,

- Mark- och/eller vattenområdet innebär ett strategiskt läge för energiomvandling,

- Mark- och/eller vattenområdet har stor betydelse för försörjningstryggheten.

Bör-krav

- Mark- och/eller vattenområdet eller anläggningen är särskilt viktig för balans- och reglerkraft och bidrar till flexibilitet och robusthet för energisystemet som helhet.

- Till angivet mark- och/eller vattenområde finns tillgång till kraftöverföring och/eller utlandsförbindelse.

- Mark- och/eller vattenområdet möjliggör för omställning till ett förnybart energisystem.

7 Kriterier för riksintresseanspråk för energidistribution

Energimyndigheten har för avsikt att göra en översyn av kriterierna för utpekande av riksintresseanspråk för energidistribution inom överskådlig framtid. Det nuvarande utpekandet som tills vidare har samma status som tidigare utgår ifrån följande kriterier vid urvalet. För att vara av riksintresse ska samtliga ska-krav vara uppfyllda och minst ett av bör-kraven:

Ska-krav:

- Riksintressen för energiproduktion utgörs av ett mark- och/eller vattenområde eller anläggning som är viktigt för energiöverföringen i ett nationellt och/eller internationellt perspektiv,

- Mark- och/eller vattenområdet innebär ett strategiskt läge för energidistribution,

- Mark- och/eller vattenområdet har stor betydelse för försörjningstryggheten.

Bör-krav

- Mark- och/eller vattenområdet eller anläggningen ansluter till befintliga eller planerade anläggningar angivna som riksintressen för energiproduktion eller till stora användare som bidrar med stabilitet till elsystemet.

- Mark- och /eller vattenområdet är särskilt viktigt för drivmedels- och bränsledistribution.

- Mark- och/eller vattenområdet möjliggör för omställning till ett förnybart energisystem.

Energimyndigheten

Datum
2025-09-25
Diarienr
2025-208827

Metod och resultat – Riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft

EM4500, v5.3, 2020-09-30

Innehåll

1 Bakgrund 4

1.1 Översyn enligt uppdrag 4

1.2 Generell värdebeskrivning 4

2 Metod 5

2.1 Landbaserad vindkraft 5

2.2 Havsbaserad vindkraft 8

3 Uppdaterade riksintresseanspråk 9

3.1 Resultat 9

3.2 Jämförelse med tidigare utpekande 14

3.3 Nästa steg 14

Bilaga 1 Kartunderlag för analysen för riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft 15

Sammanfattning

Den här rapporten beskriver den metod som använts i översynen av Energimyndighetens riksintresseutpekande för land- och havsbaserad vindkraft inför samrådet som pågår mellan 24 september och 18 december 2025. Det senaste större utpekandet av riksintresseområden för vindkraft gjordes 2013 med ett mindre tilläggsbeslut 2015. Riksintresseområdena har tidigare fått kritik för att inte vara träffsäkra i vart det i slutändan byggs vindkraft. Det har tagits fasta på genom att anpassa kriterierna till mer modernare teknik och genom att exkludera fler områden med motstående intressen. Ett antagande om en årsmedelvindhastighet på högre höjd än vid tidigare utpekande har även gjort det möjligt för den totala arean att öka.

Analysen har för förslagen till riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft utgått från en utbyggnad motsvarande 177 TWh elproduktion från landbaserad vindkraft år 2045 enligt Energimyndighetens långsiktiga scenario Internationell tillväxt[1]. För analysen för riksintresseanspråk för havsbaserad vindkraft har utgångspunkten varit utbyggnadsmålet på 120 TWh havsbaserad vindkraftsel från Energimyndighetens arbete med att ta fram områden för energiutvinning till havsplanerna[2].

[1] ER 2025:13, Scenarier över Sveriges energisystem
[2] ER 2023:12, *Förslag på lämpliga energiutvinningsområden för havsplanerna.*

1 Bakgrund

1.1 Översyn enligt uppdrag

I regeringsuppdrag KN2024/00663 fick Energimyndigheten i uppdrag att ta fram underlag för och redovisa sin syn på vilka områden som är särskilt lämpliga för fossilfri energiproduktion och energidistribution. Detta redovisades i oktober 2024. Uppdraget innebär även att göra en översyn av myndighetens riksintresseanspråk. I och med en förlängning av svarstiden ska uppdraget redovisas 25 mars 2026. Enligt hushållsförordningen har Energimyndigheten oavsett uppdraget uppgiften att göra bedömningen att de utpekade riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken är aktuella och uppdatera uppgifterna vid behov eller minst vart åttonde år.

1.1.1 Tidigare översyn

Under 2020 och 2021 samordnade Boverket en översyn för samtliga sektorsmyndigheters riksintresseutpekande[3]. Då fann Energimyndigheten att det skulle behövas en uppdatering av de utpekade riksintresseområdena från 2008 som återaktualiserats 2013, eftersom det pågick projektering där. Vid en översiktlig genomgång av de 116 områdena hittades inget belägg för en nu pågående projektering inom hälften av dem. Det konstaterades dock att det skulle behövas en mer fördjupad kontroll innan anspråken togs bort.

I den nationella strategin för en hållbar vindkraftsutbyggnad föreslog Energimyndigheten att länsstyrelserna skulle ges i uppdrag att utarbeta ett regionalt planeringsunderlag för en hållbar vindkraftsutbyggnad i respektive län. Det skulle möjliggöra ett slutligt ställningstagande till de riksintresseanspråk som förmodats vara inaktuella. Det ansågs även finnas ett behov av en översyn av samtliga riksintresseanspråk för vindbruk. I skrivande stund konstateras att länsstyrelserna aldrig fick i uppdrag att utarbeta regionala planeringsunderlag för en hållbar vindkraftsutbyggnad och att ingen riksintresseöversyn gjordes. Därmed gjordes den senaste större revideringen av riksintresse vindbruk år 2013, med ett mindre tilläggsbeslut år 2015[4].

1.2 Generell värdebeskrivning

I områden som pekas ut som riksintresse för land- och havsbaserad vindkraft råder goda vindförhållanden. Områdena möjliggör betydande tillskott i elproduktionen både på lokal och nationell nivå. Vindkraftens decentraliserade karaktär bidrar även till totalförsvaret genom att sprida risken för störningar.

---

[3] Boverket, *Översyn av kriterierna för och anspråk på områden av riksintresse. Boverkets regeringsuppdrag att samordna fem myndigheters översyn av riksintresseanspråk*. Rapport 2021:14.
[4] Boverket, *Översyn kriterier riksintressen. Regeringsuppdrag till Boverket att samordna fem myndigheters översyn av kriterierna för riksintresseanspråk*. Rapport 2020:26.

Den landbaserade vindkraften har stor potential att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till Sveriges elproduktion och i förlängningen möjliggöra elektrifiering av samhället. Samtidigt är det kommunala vetot den enskilt största anledningen till att nya vindkraftsprojekteringar och ändringsbeslut av äldre projekt avseende högre totalhöjd blir avslagna. Här kan statliga mark- och vattenanspråk i form av riksintresseutpekande spela en viktig roll eftersom kommunerna i god tid kan förhålla sig till och bearbeta områdena i sin översiktsplanering. Välförankrade och inarbetade riksintresseanspråk har goda chanser att bli bebyggda.

Påtaglig skada för riksintresse vindkraft utgörs av byggnationer som fysiskt hindrar utbyggnaden av vindkraft. Det kan också handla om andra intressen som inte kan samexistera med vindkraft. För viss samlokalisering kan det i stället uppstå synergieffekter. Det kan till exempel handla om att ansluta solceller, batterier eller annan energilagring till anläggningen eller dess elnätsanslutning.

2 Metod

2.1 Landbaserad vindkraft

Det här avsnittet beskriver den metod som använts för att komma fram till de kriterier som de föreslagna riksintresseanspråken för landbaserad vindkraft baseras på.

2.1.1 Scenario som utgångspunkt

Vartannat år gör Energimyndigheten långsiktiga scenarier[5]. Under 2025 presenterades fyra utforskande scenarier som visar hur vägen till ett energisystem med nettonollutsläpp 2050 kan se ut. Två av scenarierna bygger ut elproduktionen så att de uppfyller Sveriges mål om att möta ett elbehov om 300 TWh vid 2045. Av dessa två har vi valt att basera riksintresseutpekandet på scenariot Internationell tillväxt vilket är det scenariot som bygger ut mest vindkraft. Att välja scenariot med mest vindkraft ger viss marginal för att alla områden inte kommer att bli bebyggda samtidigt som det visar på markbehovet i en potentiell framtid. I scenariot finns inga större hinder för utbyggnaden av elproduktion och andra energirelaterade satsningar. Utbyggnadskapaciteter och antagande kring kostnader och tillståndsprocesser är gynnsamma. Teknikneutralitet är centralt och det är kostnaden som avgör om satsningar blir av eller inte.

Att ta fram kriterier för riksintresseområden på land har varit en iterativ process med målet att ta fram områden som uppfyller en yta som möjliggör produktionen i scenariot Internationell tillväxt. Scenariot bygger ut landbaserad vindkraft så att

[5] ER 2025:13, Scenarier över Sveriges energisystem

den år 2045 producerar 177 TWh el. Om den landbaserade vindkraftens fullasttimmar antas vara 3500 timmar per år och densiteten antas vara 5 MW/km^2 blir den totala ytan som behövs för en sådan produktion 10 114 km^2. I följande avsnitt beskrivs de kriterier och undantagna områden som ligger till grund för att riksintresseutpekandena minst ska utgöra den ytan.

2.1.2 Vindhastighet

I de föreslagna riksintresseområdena är vindhastigheten minst 7,7 m/s på 200 meters höjd. Kriteriet baseras på att det ska vara goda vindförhållanden på en höjd som är lämplig för de vindkraftverk som byggs idag och flera år framöver. Vi har utgått ifrån New European Wind Atlas mesoskalemodell för årsmedelvind och itererat vindhastighet enligt för att hitta tillräckligt stora områden med bra vindförhållanden som är aktuella för dagens och morgondagens teknik.

2.1.3 Områdesstorlek

För att ett område ska anses ha nationell betydelse måste det uppfylla ett storlekskrav som innebär att det går att utvinna en viss mängd energi från området. Därför används kriteriet att den byggbara arean ska vara minst 5 km^2 vilket innebär att det minst går att installera cirka 25 MW på områdena.

2.1.4 Avstånd till ledning och väg

För att hitta områden som inte kräver allt för omfattande utbyggnad av väg och ledning har ett minsta avstånd på 5 km till väg (liten landsväg eller större) eller ledningsnät (stam- eller regionnät) satts som krav. Det är ett avstånd som majoriteten av alla i dagsläget uppförda vindkraftparker ligger inom.

2.1.5 Undantagna områden

I arbetet med att ta fram riksintressen för vindkraft har vissa markanvändningar tagits bort ur analysen eftersom de bedöms svåra att förena med vindkraftsetableringar. Följande avsnitt beskriver ett antal av de kategorier av områden som tagits bort, i Tabell 1 i bilaga 1 presenteras en fullständig lista.

Sjöar och vattendrag

I analysen har alla sjöar större än 0,2 km^2 och vattendrag exkluderats. Däremot har Vänern behållits. Vänern har idag ett antal vindkraftverk och skulle vara av intresse för ytterligare utbyggnad. Det äldre riksintresseområde som idag finns i Vänern och har ett projekt som överlappar med området kommer att kvarstå som riksintresse med hänsyn till att ge rättssäkerhet till det pågående projektet. Ytterligare analyser för att ta fram nya riksintresseanspråk i Vänern kan komma att utföras i framtiden.

Bostäder

Riksintresseområdena beaktar närboende genom att en buffertzon på 800 meter har lagts på bostäder och samhällsviktig verksamhet. Buffertzonens radie ska inte ses som ett strikt säkerhetsavstånd utan är ett avstånd som itererats fram för att hitta lagom stora områden för att etablera vindkraft. Avståndet mellan varje park och dess närboende måste i varje enskilt fall avgöras i prövning och kan vara både kortare och längre beroende på de specifika förutsättningarna hos vindkraftverken och platsen.

Övriga undantagna områden

För att göra riksintressena relevanta för utbyggnad har ytterligare markanvändningar som är svårförenlig med vindkraft exkluderats ur analysen. I Tabell 1 i bilaga 1 finns kartlagren specificerade men generellt handlar det om att ta bort områden med fysiska hinder eller områden med starkt skydd där det bedömts vara låg sannolikhet att vindkraft skulle kunna bli byggt. Det rör sig om markanvändning från både infrastruktur, natur, kultur, fritid och försvar.

Byggbar area

Det är svårt att veta hur mycket av befintlig produktion som kommer att generationsväxlas och vilka av de utpekade riksintresseområdena som trots allt kommer falla bort i hanteringen av en eventuell projektering, exempelvis i en miljötillståndsprocess. Detta tas höjd för genom att riksintresseutpekandet har en byggbar area som möjliggör utbyggnaden av scenariot Internationell tillväxt.

Vissa riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft har delar som redan är bebyggda med vindkraft. Det finns också riksintresseanspråk som består av mindre delar som inte är byggbara men som i stort har bra förutsättningar. Om den byggbara arean i sådant fall är större än 5 km^2 behålls riksintresset i analysen. För att få fram den byggbara arean har 50 meter runt vägar, 300 meter runt befintliga vindkraftverk, sjöar samt öppen våtmark tagits bort från riksintressets totalarea.

2.1.6 Projektering i befintliga riksintresseområden

Energimyndigheten bedömer att äldre riksintresseområden för vindbruk med pågående projektering ska kvarstå med samma status som tidigare. Denna bedömning gjordes även vid översynen 2013 då områden från 2008 där projektering pågick behölls. Att behålla sådana områden ger rättssäkerhet till de pågående projekten och skapar stabila och varaktiga ramar för att verka inom näringslivet. Med begreppet projektering avses vindkraftparker som handläggs, om beslut överklagats eller om parken blivit beviljad men ännu inte byggts.

2.2 Havsbaserad vindkraft

Metoden för att peka ut riksintresseområden för havsbaserad vindkraft skiljer sig åt från utpekandena på land. Förslagen till riksintresseanspråk för havsbaserad vindkraft utgår från Energimyndighetens arbete med att ta fram förslag på lämpliga områden för energiutvinning till havsplanerna[6]. Utifrån dessa områden har det gjorts ett urval med hjälp av viktning som pekar ut de allra bästa områdena. Viktningen ger riksintresseutpekanden som är fördelade längs hela Sveriges kust och premierar områden nära land som är grunda och har god vindtillgång. Områdena har delats in i rutor om 3x3 km och varje ruta kan beskrivas med tre olika attribut: avstånd till havsplanernas inre gräns, årsmedel för vindhastighet på 200 meters höjd och bottendjup. Attributen har normerats och sedan viktats enligt nedan. Varje ruta får en poäng som utgörs av summan av vikterna och maxvikten kan max vara 2,5.

- Avstånd till havsplanernas inre gräns: vikt=1
- Vindhastighet: vikt=0,5
- Djup: vikt=1

Havsplanernas mål om 120 TWh vindkraft och ett antagande om 4000 fullasttimmar per år samt en densitet om 5 MW/km^2 ger en totalarea om 6000 km^2. Resultatet består av de rutor med högst ranking och som tillsammans ger en total yta på 6038 km^2.

2.2.1 Områdenas realiserbarhet

Första delen i arbetet med att ta fram havsplaner bestod av samverkan och dialog mellan nio myndigheter med olika intressen. Ambitionen var att identifiera områden med få eller ringa intressekonflikter, alternativt där det bedömdes finnas samexistenslösningar. Det betyder dock att vissa intressekonflikter kvarstår i områdena som riksintresseutpekandet baseras på. Detta innebär att vissa intressen som undantagits i den landbaserade analysen kvarstår i den havsbaserade analysen.

Liksom på land är ambitionen att områdena till havs ska vara byggbara. Med det sagt kvarstår utmaningar såsom höga kostnader och ett ansträngt säkerhetspolitiskt läge. Ett riksintresseutpekande kan inte lösa dessa utmaningar men däremot är tanken att riksintresseutpekandet ska vara aktuellt även på längre sikt när situationen är annorlunda. Förutom en förhoppning om ett förbättrat säkerhetsläge ser Energimyndigheten ett värde i att det förs dialog mellan Försvarsmakten och vindkraftsbranschen för att hitta tekniska lösningar där

[6] ER 2023:12, *Förslag på lämpliga energiutvinningsområden för havsplanerna.*

vindkraftverken inte stör försvarsförmågan utan snarare bidrar till att upprätthålla den. Därför har Energimyndigheten valt att peka ut områden i Östersjön.

2.2.2 Projektering i befintliga riksintresseområden

Liksom för landbaserad vindkraft behålls de äldre riksintresseområdena till havs där det pågår projektering. Med begreppet projektering avses vindkraftparker som handläggs, om beslut överklagats eller om parken blivit beviljad men ännu inte blivit uppförd.

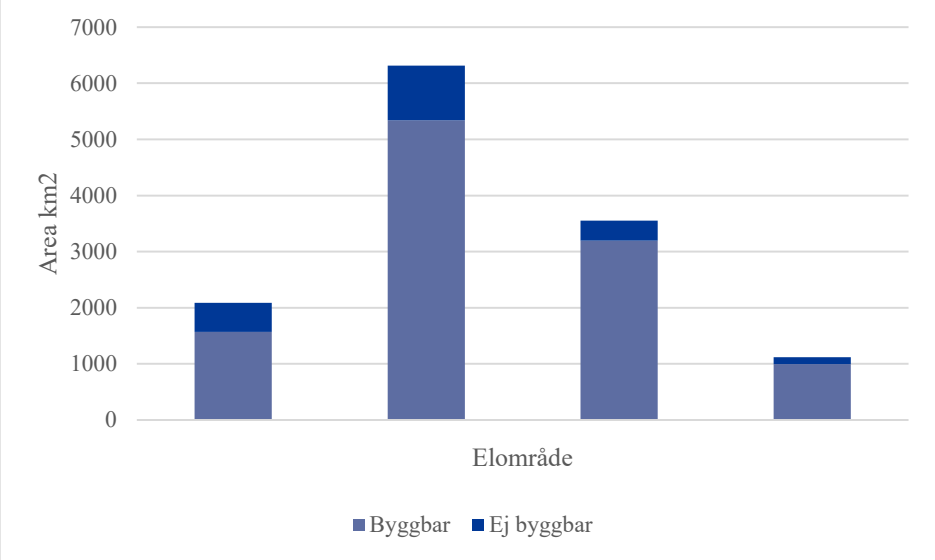
3 Uppdaterade riksintresseanspråk

3.1 Resultat

I det här avsnittet presenteras en sammanställning av de ytor som föreslås pekas ut som nya riksintresseanspråk.

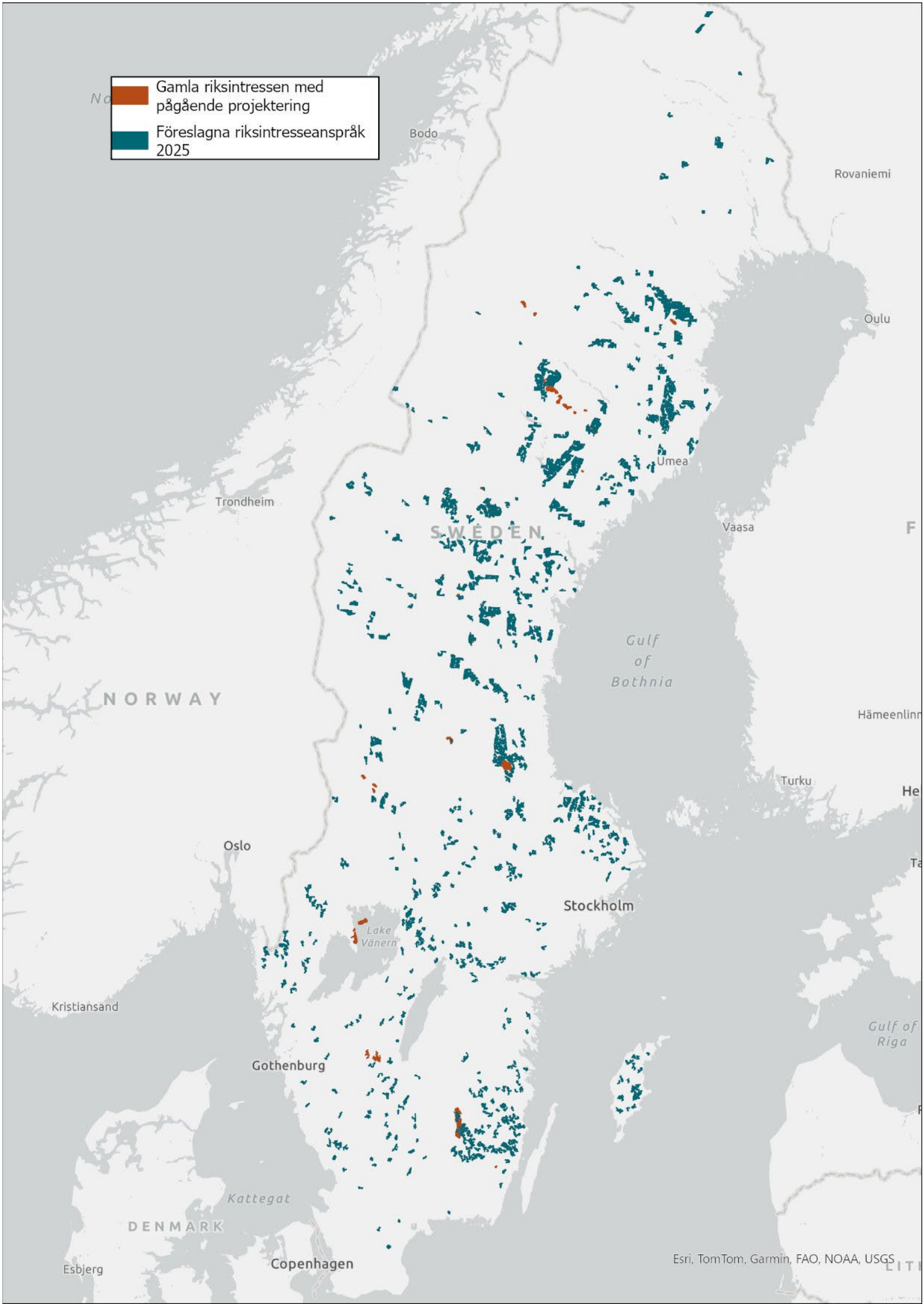
3.1.1 Landbaserad vindkraft

Den totala arean för utpekade riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft blir 13 076,5 km^2 varav 11 094,9 km^2 (ca 85 %) av områdenas yta består av byggbar area. Därmed pekas det ut en yta som gör att scenariot Internationell Tillväxt kan omsättas i praktiken. Figur 1 visar hur ytorna är fördelade mellan Sveriges elområden. Majoriteten av ytorna ligger i SE2, följt av SE3. Fördelningen av utpekanden över Sveriges elområden skiljer sig åt men beaktar inte hur behovet av el skiljer sig åt. Detta illustrerar å andra sidan hur intressen som står i konflikt med vindkraft har olika stor utbredning över landet.



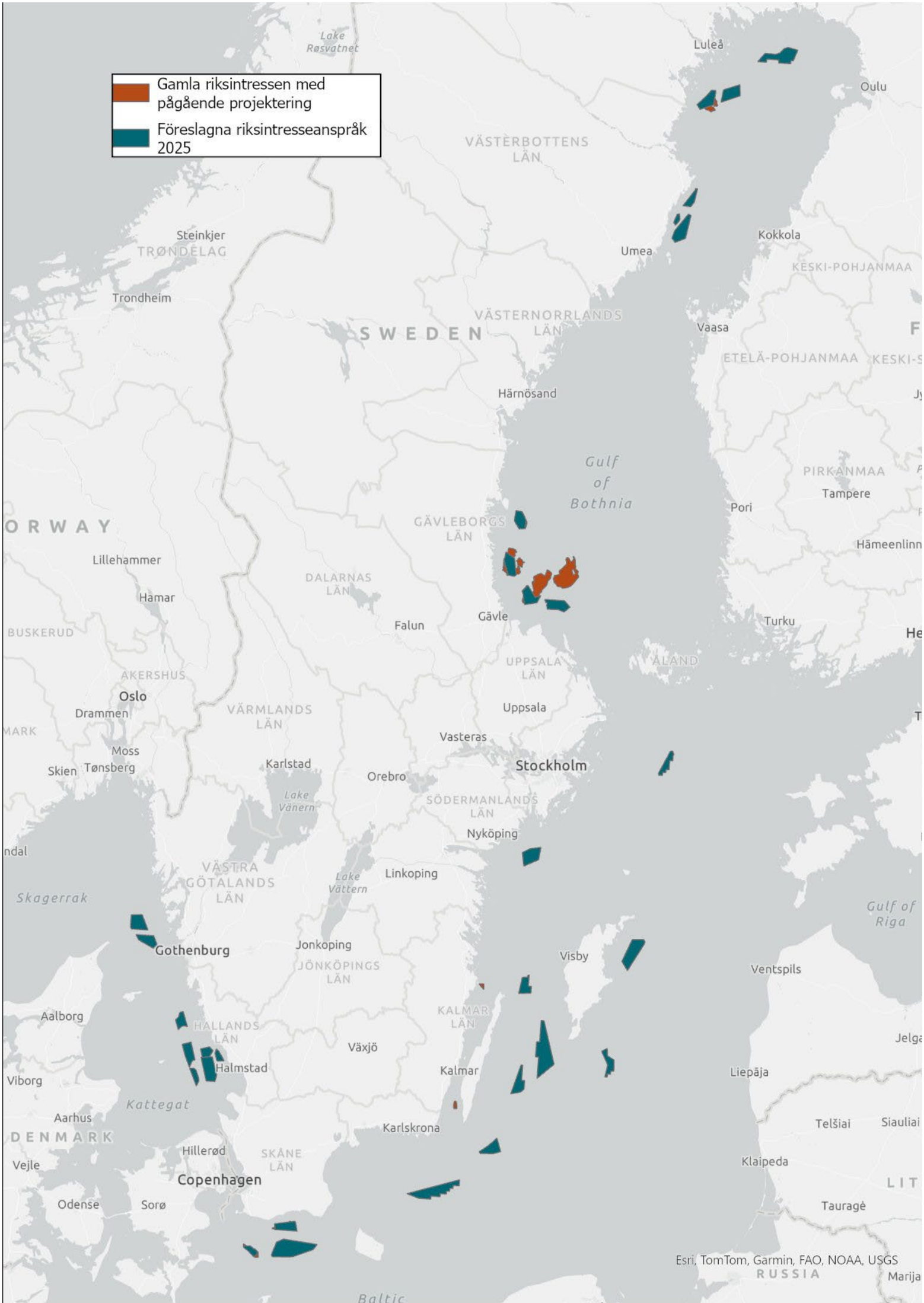
Figur 1. Fördelning av riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft över Sveriges elområden

Utöver denna area behålls de befintliga riksintresseanspråken där det pågår projektering. Enligt Vindbrukskollen pågår, under augusti 2025, projektering i 36 av de 284 riksintresseområdena från 2013 och 2015. Arean för dessa uppgår till 1056 km^2. Förslaget visas i sin helhet på nästa sida.


Gamla riksintressen med pågående projektering
Föreslagna riksintresseanspråk 2025
Bodo
Rovaniemi
Oulu
Umea
Trondheim
SWEDEN
Vaasa
Gulf of Bothnia
NORWAY
Hämeenlinn
Turku
Oslo
Stockholm
Lake Vänern
Kristiansand
Gothenburg
Gulf of Riga
Kattegat
DENMARK
Esbjerg
Copenhagen
Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS

3.1.2 Havsbaserad vindkraft

Till havs pekas riksintresseanspråk för havsbaserad vindkraft med en total area om 6038 km^2 ut. Utöver denna area behålls de befintliga riksintresseanspråken där det pågår projektering. Arean för dessa uppgår till 1574 km^2. Förslaget visas i sin helhet på nästa sida.


Gamla riksintressen med pågående projektering
Föreslagna riksintresseanspråk 2025
Lake Røsvatnet
Luleå
Oulu
VÄSTERBOTTENS LÄN
Steinkjer
TRØNDELAG
Umea
Kokkola
KESKI-POHJANMAA
Trondheim
VÄSTERNORRLANDS LÄN
SWEDEN
Vaasa
ETELÄ-POHJANMAA
Härnösand
Gulf of Bothnia
PIRKANMAA
Tampere
Pori
GÄVLEBORGS LÄN
Hämeenlinn
Lillehammer
DALARNAS LÄN
Hamar
Gävle
Falun
Turku
BUSKERUD
UPPSALA LÄN
ÅLAND
AKERSHUS
Oslo
Drammen
Uppsala
VÄRMLANDS LÄN
Vasteras
Moss
Skien
Tønsberg
Karlstad
Stockholm
Orebro
Lake Vänern
SÖDERMANLANDS LÄN
Nyköping
Linkoping
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN
Lake Vättern
Skagerrak
Gothenburg
Jonkoping
JÖNKÖPINGS LÄN
Visby
Ventspils
Gulf of Riga
Aalborg
HALLANDS LÄN
KALMAR LÄN
Växjö
Halmstad
Kalmar
Liepāja
Viborg
Kattegat
Aarhus
DENMARK
Karlskrona
Telšiai
Siauliai
Hillerød
SKÅNE LÄN
Vejle
Copenhagen
Klaipeda
Odense
Sorø
Tauragė
Esri, TomTom, Garmin, FAO, NOAA, USGS
RUSSIA
Baltic

3.2 Jämförelse med tidigare utpekande

Både till land och havs innebär de presenterade förslagen att den totala ytan ökar jämfört med de gamla riksintresseanspråken. Detta beror på att målen för riksintresseanspråkens yta utgår från bedömningar om framtidens energisystem med betydligt större mängd elproduktion från vindkraft än vad som ansågs rimligt då.

3.3 Nästa steg

Efter samrådet kommer Energimyndigheten att överväga alla synpunkter som inkommit i yttrandena och göra eventuella justeringar i förslaget till riksintresseanspråk. Inför ett eventuellt beslut om utpekande av riksintresseanspråk av Energimyndigheten kommer ytterligare underlag tas fram i form av motiv för utpekandet, värdebeskrivning och redogörelse av samrådet. I värdebeskrivningen för respektive riksintresseanspråk kommer myndigheten på ett mer utförligt sätt redogöras för vad som skulle innebära påtaglig skada på eller å andra sidan synergieffekter för riksintresseanspråken.

Bilaga 1 Kartunderlag för analysen för riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft

I tabellen nedan redovisas alla de kartunderlag som ingått i analysen för att ta fram nya riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft, samt eventuella buffertzoner.

Tabell 1. Kartunderlag som använts i analysen för riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft.

Användning i analysen	Markanvändning	Buffertzon [m]	Källa
Baslager	All mark i Sverige		https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Försvarsmakten - Område av betydelse på land		https://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/forsvarsmakten-i-samhallet/samhallsplanering/riksintressen/
Markanvändning som tagits bort	Försvarsmakten - Riksintresse i havet		https://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/forsvarsmakten-i-samhallet/samhallsplanering/riksintressen/
Markanvändning som tagits bort	Försvarsmakten - Riksintresse på land		https://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/forsvarsmakten-i-samhallet/samhallsplanering/riksintressen/
Markanvändning som tagits bort	Försvarsmakten - Stoppområde för vindkraft		https://www.forsvarsmakten.se/sv/information-och-fakta/forsvarsmakten-i-samhallet/samhallsplanering/riksintressen/
Markanvändning som tagits bort	Järnvägsnätet	320 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Riksintresse järnväg	320 meter	https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/trafikverkets-beslutade-riksintressen/
Markanvändning som tagits bort	Riksintresse vägnät	300 meter	https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/trafikverkets-beslutade-riksintressen/
Markanvändning som tagits bort	Elledningar stamnätet	310 meter	https://www.geodata.se/geodataportalen/srv/swe/catalog.search;jsessionid=0FD4A784A4CDE6D4F527F43B4F8EF009#/metadata/08ec56a0-6b5c-4f83-b29e-375e6f1a34b9
Markanvändning som tagits bort	Stationsområden stamnätet för el	310 meter	https://www.geodata.se/geodataportalen/srv/swe/catalog.search;jsessionid=0FD4A784A4CDE6D4F527F43B4F8EF009#/metadata/08ec56a0-6b5c-4f83-b29e-375e6f1a34b9

Användning i analysen	Markanvändning	Buffertzon [m]	Källa
Markanvändning som tagits bort	Fritidshusområde	400 meter	https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/oppna-geodata/fritidshusomraden/
Markanvändning som tagits bort	Byggnad samhällsfunktion	300 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Byggnad industri	300 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Byggnad verksamhet	300 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Småort	800 meter	https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/oppna-geodata/smaorter/
Markanvändning som tagits bort	Tätort	800 meter	https://www.scb.se/vara-tjanster/oppna-data/oppna-geodata/tatorter/
Markanvändning som tagits bort	Byggnader för bostad	800 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Avfalls-och återvinningsanläggningar		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Campingplats		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Flygplatsområde		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Golfbana		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Grus-, berg- och mineraltäkter		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Gruvområde		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Koloniområde		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Kyrkogårdar och begravningsplatser		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Motorbana		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Övrig sport- och idrottsanläggning		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Skidbacke		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852

Användning i analysen	Markanvändning	Buffertzon [m]	Källa
Markanvändning som tagits bort	Torvtäkter		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/4162afae-c657-4367-a813-7b3a760e3852
Markanvändning som tagits bort	Riksintresse för flyghinder och influensområde		https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/trafikverkets-beslutade-riksintressen/
Markanvändning som tagits bort	Riksintresse för flygplats		https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/trafikverkets-beslutade-riksintressen/
Markanvändning som tagits bort	Byggnadspunkt	300 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Byggnadsanläggningspunkt	300 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Anläggningsområde	300 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Anläggningsområdespunkt	300 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Markanvändning som tagits bort	Riksintresse industriell produktion		https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/omtillvaxtverket/varauppdrag/allauppdrag/riksintressenforindustriellproduktion.2572.html
Markanvändning som tagits bort	Naturminne	10 meter för punkter (görs i indata)	https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/c6b02e88-8084-4b3f-8a7d-33e5d45349c4
Markanvändning som tagits bort	Kulturreservat		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/55d17118-f977-46c9-8691-20baf657796e
Markanvändning som tagits bort	Nationalpark		https://oppnadata.naturvardsverket.se/dataportal-details.html#esc_entry=14059&esc_context=69&esc_-org=http%3A%2F%2Fdataportal.se%2Forganisation%2FSE2021001975
Markanvändning som tagits bort	Natura 2000-områden, Art- och habitatdirektivet		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/945e918f-8426-4155-8fd6-3f780a85dd8f
Markanvändning som tagits bort	Natura 2000-områden, Fågeldirektivet		https://oppnadata.naturvardsverket.se/dataportal-details.html#esc_entry=13989&esc_context=69&esc_-org=http%3A%2F%2Fdataportal.se%2Forganisation%2FSE2021001975
Markanvändning som tagits bort	Naturreservat		https://oppnadata.naturvardsverket.se/dataportal-details.html#esc_entry=13993&esc_context=69&esc_-org=http%3A%2F%2Fdataportal.se%2Forganisation%2FSE2021001975
Markanvändning som tagits bort	Naturvårdsavtal Naturvårdsverket		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/3a5790ff-8cd3-45ea-bbee-28cf2c1b6b06

Användning i analysen	Markanvändning	Buffertzon [m]	Källa
Markanvändning som tagits bort	Naturvårdsavtal Skogsstyrelsen		https://www.skogsstyrelsen.se/sjalvservice/karttjanster/geodatatjanster/nerladdning-av-geodata/
Markanvändning som tagits bort	Naturvårdsområde		https://oppnadata.naturvardsverket.se/dataportal-details.html#esc_entry=14083&esc_context=69&esc_-org=http%3A%2F%2Fdataportal.se%2Forganisation%2FSE2021001975
Markanvändning som tagits bort	Ramsarområde		https://ext-geodatakatalog-forv.lansstyrelsen.se/PlaneringsKatalogen/GetMetaDataById?id=f2d8691f-8b75-4a62-8d94-7cb1982cceea_C
Markanvändning som tagits bort	Riksintresse obruten kust		https://ext-geodatakatalog-forv.lansstyrelsen.se/PlaneringsKatalogen/GetMetaDataById?id=2b5b141f-a9a4-433a-8dc7-bf983acdb859_C
Markanvändning som tagits bort	Riksintresse obrutet fjäll		https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/api/records/GetMetaDataById?id=b1d59cb0-2e71-4c08-b99d-e4cc7507cb92
Markanvändning som tagits bort	Riksintresse friluftsliv		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/22afb5cb-cdb0-4f3a-8b0f-a34344285864
Markanvändning som tagits bort	Världsarv		https://geodatakatalogen.naturvardsverket.se/geonetwork/srv/swe/catalog.search#/metadata/f57de73f-0ce0-4be0-a638-5778bec38cde
Kriterium	Ledningslinje (maxavstånd)	5 km	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Kriterium	Vägnätet (maxavstånd)	5 km	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Kriterium	Vindhastighet i m/s (minimihastighet)	7,7 m/s	https://map.neweuropeanwindatlas.eu/
Tas bort för att räkna ut byggbar area	Vägnätet	50 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Tas bort för att räkna ut byggbar area	Befintliga vindkraftverk	300 meter	https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor
Tas bort för att räkna ut byggbar area	Öppen våtmark		https://www.naturvardsverket.se/verktyg-och-tjanster/kartor-och-karttjanster/nationella-marktackedata/ladda-ner-nationella-marktackedata/
Tas bort för att räkna ut byggbar area	Sjöar > 0,2 km^2		https://geotorget.lantmateriet.se/geodataprodukter?filter=topografi-10-nedladdning-vektor

Användning i analysen	Markanvändning	Buffertzon [m]	Källa
Separat analys	Befintliga vindkraftparker		https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/swe/catalog.search#/search?isTemplate=n&referenceDateRange=%7B%22range%22:%7B%22referenceDateRange%22:%7B%22gte%22:null,%22lte%22:null,%22relation%22:%22within%22%7D%7D%7D&metadataDateRange=%7B%22range%22:%7B%22metadataDateRange%22:%7B%22gte%22:null,%22lte%22:null,%22relation%22:%22within%22%7D%7D%7D&metadataAndReferenceDateRange=%7B%22range%22:%7B%22metadataAndReferenceDateRange%22:%7B%22gte%22:null,%22lte%22:null,%22relation%22:%22within%22%7D%7D%7D&sortBy=relevance&sortOrder=&any=vindbrukskollen&from=1&to=30
Separat analys	Projekteringsområden		https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/swe/catalog.search#/search?isTemplate=n&referenceDateRange=%7B%22range%22:%7B%22referenceDateRange%22:%7B%22gte%22:null,%22lte%22:null,%22relation%22:%22within%22%7D%7D%7D&metadataDateRange=%7B%22range%22:%7B%22metadataDateRange%22:%7B%22gte%22:null,%22lte%22:null,%22relation%22:%22within%22%7D%7D%7D&metadataAndReferenceDateRange=%7B%22range%22:%7B%22metadataAndReferenceDateRange%22:%7B%22gte%22:null,%22lte%22:null,%22relation%22:%22within%22%7D%7D%7D&sortBy=relevance&sortOrder=&any=vindbrukskollen&from=1&to=30

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse

2025-11-10

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00513

Markanvisning - Olofsdal - Stadsliden 6:2

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att godkänna bifogat markanvisningsavtal med Lindbäcks Projektutveckling AB gällande del av fastigheten Stadsliden 6:2 på Olofsdal.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun, Mark och exploatering, har under sommaren 2025 haft ute en markanvisningsförfrågan för att bygga flerfamiljshus på Olofsdal. Under hösten har de inkomna förslagen utvärderats och det har i Planeringsutskottet tidigare informerats om de inkomna förslagen och utvärderingen av dessa.

Av de inkomna förslagen har Lindbäcks Projektutveckling AB bedömts ha inkommit med det bästa förslaget. Mark och exploatering har därför upprättat ett markanvisningsavtal med Lindbäcks Projektutveckling AB.

Beslutsunderlag

Bilaga 1: Markanvisningsavtal med Lindbäcks Utveckling AB.
Bilaga 2: Översiktskarta

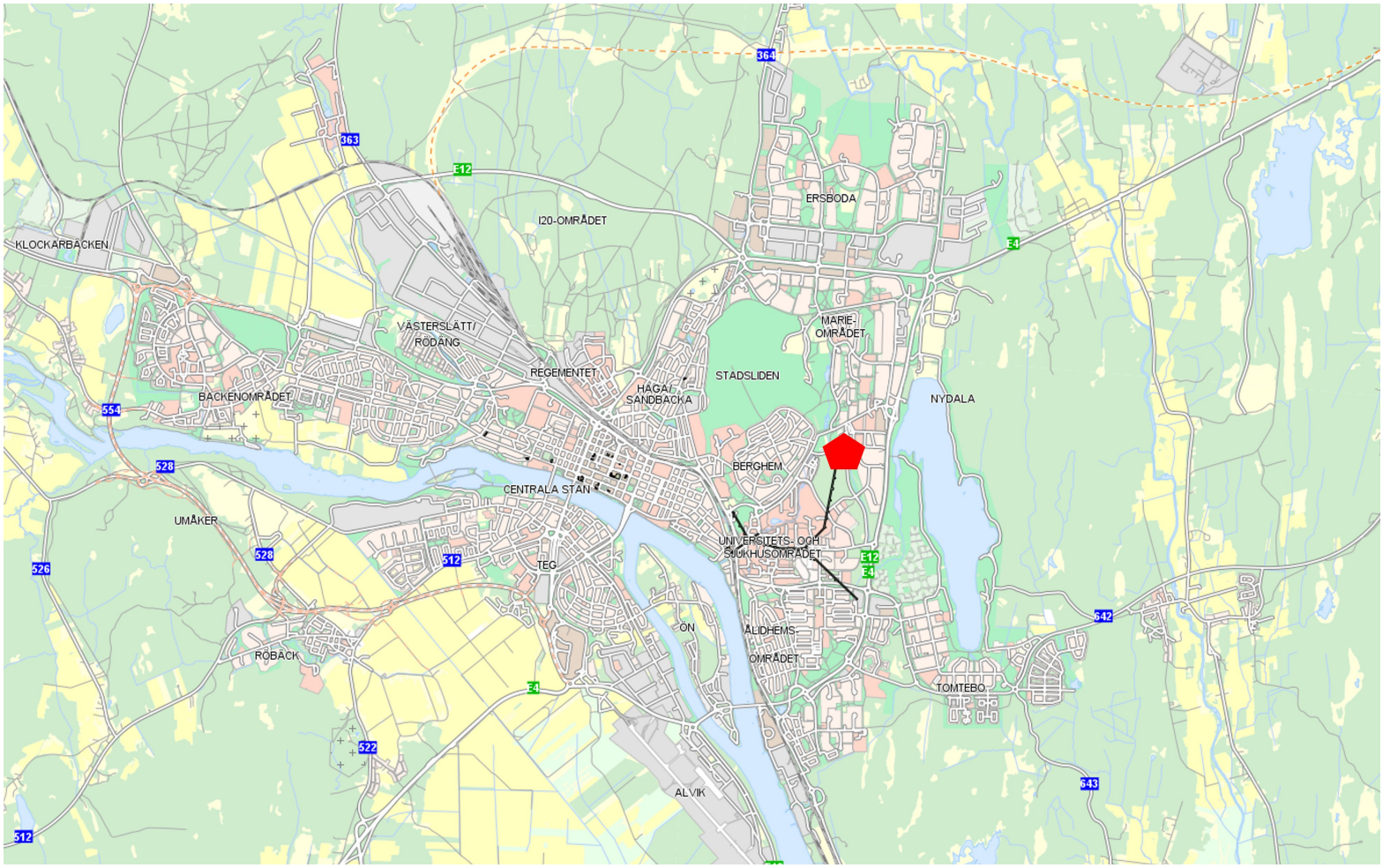
Beredningsansvariga

Nicholas Bolving, Mark och exploatering
Erik Sjöberg, Mark och exploatering

Beslutet ska skickas till
Erik Sjöberg

Nicholas Bolving
Enhetschef Mark- och exploatering

Erik Sjöberg
Mark- och exploateringsingenjör


364
363
E12
I20-OMRÅDET
ERSBODA
KLOCKARBACKEN
E4
MARIE-
OMRÅDET
VÄSTERSLÄTT/
RÖDÄNG
REGEMENTET
STADSLIDEN
HAGA/
SANDBACKA
BACKENOMRÅDET
554
NYDALA
528
BERGHEM
CENTRALA STAN
UMÅKER
526
528
512
TEG
UNIVERSITETS- OCH
SJUKHUSOMRÅDET
E12
E4
642
ÖN
ÄLDHEMS-
OMRÅDET
RÖBÄCK
E4
TOMTEBO
522
643
ALVIK
512

UMEÅ KOMMUN

MARKANVISNINGSAVTAL

avseende del av fastigheten Umeå Stadsliden 6:2

Parter

Kommun

Umeå kommun, 212000–2627
Mark och exploatering
901 84 Umeå
Kontakt: Erik Sjöberg, tfn. 090-16 23 97

Benämns nedan **Kommunen**.

Exploatör

Lindbäcks Projektutveckling AB, 556687–0209
Box 753
941 28 Piteå
Kontakt: Fredrik Hemborg, tfn. 070-398 41 88

Benämns nedan **Exploatören**.

Bakgrund

Kommunen äger fastigheten Stadsliden 6:2, nedan benämnd Fastigheten. En detaljplan (2480K-P2024/14) där Fastigheten ingår vann laga kraft 2024, vilken medger byggrätter för bostäder inom Fastigheten.

Under sommaren 2025 hade Umeå kommun ute en markanvisningsförfrågan för en första etapp gällande område A (markerat med röd linje i bilaga 1, benämns nedan Området). Efter en sammanvägd bedömning enligt de kriterier som framgick i markanvisningsförfrågan bedömdes Lindbäcks Projektutveckling AB ha inkommit med det bästa förslaget.

Kommunen har ansökt om lantmäteriförrättning hos den kommunala Lantmäterimyndigheten för avstyckning av området till en egen fastighet.

Syftet med avtalet

Kommunen anvisar för Exploatörens räkning Området. Markanvisningen innebär att inom reserverat område har Exploatören ensamrätt att under en begränsad tid utreda och

projektera ny bebyggelse inom området för att därefter förhandla med Kommunen om att förvärva marken när villkoren i avtalet är uppfyllda.

Ny bebyggelse

Bebyggelse ska upplåtas i en blandning med både hyresrätter och bostadsrätter och utformas i enlighet med inlämnad intresseanmälan, kallad Bark, se bilaga 2. Ambitionen är att ca 2/3 av bostäderna ska upplåtas som hyresrätter.

Den nya bebyggelsen skall planeras med ett effektivt markutnyttjande med ca 15 000 kvm ljus BTA. Bebyggelsen skall uppföras genom trähusbyggande. Gestaltning och kvartersstruktur skall i huvudsak följa bilaga 2.

För att stärka hållbar mobilitet planeras generösa cykelparkeringar, samt utrymmen för cykelverkstad och tvätt.

Umeå kommun ska i samband med att bostadsområdet står färdigt erbjudas att hyra 12 stycken lägenheter.

Överlåtelse av mark

När startbesked erhållits och byggnadsarbetena ska påbörjas har Exploatören rätt att förvärva Området. Överlåtelse av mark sker till Exploatören eller till bolag bildat av Exploatören i syfte att genomföra projektet. Vidareförsäljning av kvartersmark till annan part innan byggnaderna är uppförda sker i strid med detta avtal.

Separat köpekontrakt skall upprättas. Köpeskillingen baseras på ljus BTA i beviljat bygglov. Köpeskillingen beräknas på meddelat pris i markanvisningsförfrågan, 2 500 kr/kvm ljus BTA.

Anslutningsavgifter som till exempel för vatten, avlopp och el ingår inte i köpeskillingen utan erläggs av Exploatören enligt fastställd taxa.

Vite

Vid försäljning av Området kommer krav att ställas på att byggnader uppförs i enlighet med erhållet bygglov och att slutbesked erhålls inom tre och ett halvt år från att Exploatören tillträtt Området. Fullgörs inte denna byggnadsskyldighet ska Exploatören erlägga ett vite till Kommunen på 4 % av köpeskillingen per påbörjad förseningsmånad. Vitet kan maximalt uppgå till 40% av köpeskillingen.

Avtalets giltighetstid

Markanvisningen är begränsad till 2027-12-31. Inom denna tid ska startbesked erhållas samt köpekontrakt träffas mellan Kommunen och Exploatören. I annat fall upphör markanvisningen att gälla med omedelbar verkan utan rätt till ersättning eller kompensation på annat sätt.

Om Exploatören önskar pröva en förlängning av markanvisningen ska de kontakta Kommunen senast tre månader före avtalets utgång. Kommunen prövar därefter om en

förlängning är befogad eller inte, vilket beror på anledningen till förseningen. Vid en eventuell förlängning har kommunen rätt att justera markpriset.

Avgift

För denna markanvisning utgår ingen avgift.

Kostnader

Projektering och planeringsarbete som Exploatören utför inom markanvisningens ram görs på egen risk avseende kostnad. Kommunen är inte ersättningsskyldig för nedlagda kostnader om markanvisningen skulle upphöra.

Överlåtelse och inteckning av avtal

Exploatören äger ej rätt att inteckna detta avtal eller att överlåta avtalet till annan part utan Kommunens skriftliga godkännande.

Avtalets giltighet

Detta avtal gäller under förutsättning att det godkänns av kommunstyrelsens planeringsutskott.

Av detta avtal har två likalydande exemplar upprättats och växlats.

2025 - -
För Umeå kommun

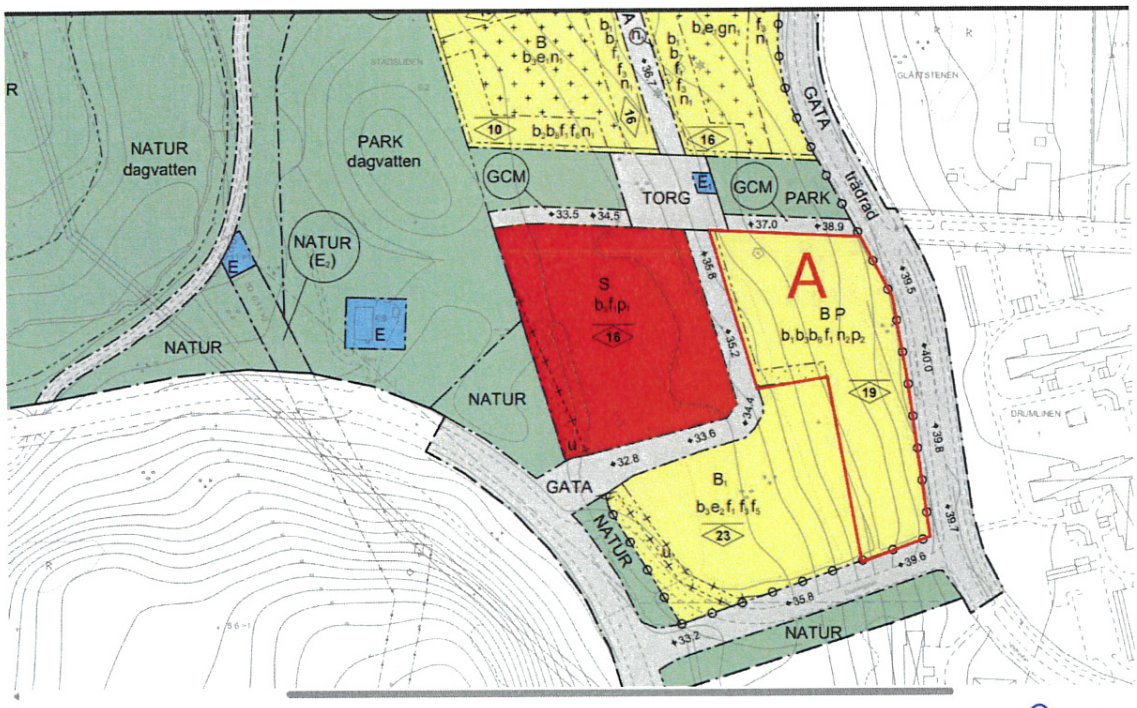
.....
Nicholas Bolving
Enhetschef Mark- och exploatering

.....
Erik Sjöberg
Mark- och exploateringsingenjör

2025 - 11 - 03
För Lindbäcks Projektutveckling AB

.....
FREDRIK HEMBURG

Bilaga 1


NATUR
dagvatten
PARK
dagvatten
NATUR
(E2)
E
E
NATUR
GCM
TORG
E1
GCM
PARK
trädrad
GATA
S
b1fp1
16
A
B P
b1b3b6f1n2p2
19
NATUR
B1
b3e2f1f5
23
GATA
NATUR
NATUR
B
b3e1n1
10
b3b1f1n1
16
b2e1gn1
16
GLÄNTSTENEN
DRUMLINEN

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

Bilaga 2



AHLQVIST & ALMQVIST ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

BARK - UMEÅ KV OLOFSDAL

Bark symboliserar det naturliga skyddet – lagret som omsluter, värmer och förlänger liv. På samma sätt vill projektet skapa en trygg och hållbar miljö där människor kan leva och växa. Inspirerade av naturens texturer och skiftningar utformar vi en arkitektur som åldras vackert, där byggnadnaderna fomar en levande miljö som förenar gemenskap, hållbarhet och tidlös skönhet



AHLQVIST & ALMQVIST
ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

Ett nytt kvarter i mötet mellan stad och skog.
KV BARK

Vi vill bidra till Umeås utveckling

Umeå är en stad i ständig utveckling – där natur, kultur och framtid möts. Med Kv Bark vill vi bidra till denna utveckling genom att skapa ett nytt kvarter som utgår från Olofsdals rika skogs-och naturliv.

Här finns en unik möjlighet att låta den växande staden möta naturen. De planerade gröna korridorerna tillsammans med vår träbaserade arkitektur bidrar till en hållbar miljö med gemenskap och välbefinnande.

Det är så vi vill framtidssäkra Umeå och bygga vidare på stadens identitet som Sveriges mest dynamiska universitets- och kulturstad.

Vad vill vi göra?

Utforma en livsmiljö med attraktiva bostäder i varierande storlekar och upplåtelseformer för att främja mångfald.

Skapa gröna innergårdar och stråk som knyter kvarteret med omgivande natur.

Ge fasaderna en identitet inspirerad av barkens textur och naturens variation

Integrera sociala ytor som lekplatser, grillplatser och mötesplatser.

Låta hållbarhet genomsyra projektet – Socialt, ekologiskt och ekonomiskt.

Hur ska vi göra det?

Vi skapar en arkitektur med byggnader som blir ett naturligt inslag i Olofsdals skogsmiljö. Kvarteret vävs samman av gröna stråk där människor kan mötas, leka och röra sig tryggt.

Vi bygger i trä – för ett sunt boende med låg klimatpåverkan och för träets förmåga att åldras vackert. Genom omsorgsfulla detaljer och variation i gestaltningen får området en varm och inbjudande karaktär.

Med erfarenhet från tidigare projekt i Umeå som Lindbäcks utfört – Flyttfågeln, Hotell Njord och studentlägenheter på Sofiehem och Tomtebo gård som Ahlqvist & Almqvist arkitekter ritat bidrar vi med kunskap och långsiktigt engagemang. Vi vill skapa ett kvarter som inte bara är bostäder, utan en levande del av Umeås framtid.

Vårt öppna och ambitiösa förhållningssätt

Vi ser Kv Bark som en chans att visa hur hållbar stadsutveckling kan förena skog och stad. Genom nära samarbete mellan arkitekter, byggare och kommunen vill vi forma ett kvarter som blir en tillgång både för de boende och för hela Umeå.

Lindbäcks och Ahlqvist & Almqvist arkitekter vill fortsätta bidra till Umeås utveckling!

AHLQVIST & ALMQVIST ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

Kv BARK i samspel med natur

Med Kv BARK vill vi skapa ett kvarter som andas trä och samspelar med naturen – en trygg och hållbar miljö där människor kan leva och växa. Här i Olofsdal möts människor, arkitektur och natur i ett levande samspel – bara en kort cykeltur från Umeå universitet och stadens centrum.

BARK symboliserar det naturliga skyddet – ett lager som omsluter, värmer och förlänger livet. Precis som trädets bark vill vi forma en miljö som ger trygghet, styrka och framtidstro.

Arkitekturen får sin identitet genom trä – i stomme, fasad och detaljer – där trädet med barkens textur inspirerar kvarterets uttryck: ett levande skal skyddar och omsluter kvarteret med en varm insida för gemenskap, hållbarhet och tidlös skönhet.

HUS 1
6 plan
50 lägenheter
BTA: ca 3847kvm
BOA: ca 2885kvm

HUS 2
37 lägenheter
BTA: ca 2863kvm
BOA: ca 2222kvm

HUS 3
5 plan
33 lägenheter
BTA: ca 2600kvm
BOA: ca 1950kvm

HUS 4
5 plan
19 lägenheter
BTA: ca 1850kvm
BOA: ca 1388kvm

HUS 5
5 plan
24 lägenheter
BTA: ca 1850kvm
BOA: ca 1388kvm

HUS 6
5 plan
24 lägenheter
BTA: ca 1850kvm
BOA: ca 1388kvm

Ytor

Totalt Ljus BTA: ca 14 900 kvm
Totalt BOA: ca 11 220 kvm
Antal parkeringsplatser 175 st
Underjordisk bruttoyta 3650 kvm
ca 1/4 av BTA
Redovisade ritningar är preliminära

Lägenhetsfördelning

Totalt 190 st
Mindre än 35 kvm: 28 st
35-55 kvm: 86 st
Större än 55 kvm: 75 st





Skog & Natur

I Kv Bark är tallen, björken och träet bärande element. Den befintliga träden har kartlagts noggrant och blir en resurs som vi tar hand om och förstärker genom återplantering längs Istidsgatan. Gröna korridorer löper mellan byggnadsvolymerna och förlänger park- och skogskaraktären genom hela kvarteret.

I söder öppnas strukturen upp med punkthus. Fyra gröna stråk knyter samman öst–väst och gör naturen närvarande i vardagen. Även kvarterets norra del luckras upp för att stärka viktiga kopplingar mot omgivningen. I nordost finns en förskola och i nordväst planeras ett torg – båda naturliga mötesplatser för kvarteret och stadsdelen. Den norra innergården blir lummig, trygg och lekfull med tydlig skogskaraktär.

Orientering och fasader

Husvolymerna är noggrant placerade, i norr möter kvarteret det stadsmässiga rummet medan strukturen i söder luckras upp och övergår i tre punkthus som möter skogen och naturen. Samtliga balkonger orienteras mot sydväst för att ge ljus, sol och utsikt. Den yttre sidan av kvarteret, mot Istidsgatan och gångfartsgatan i norr, får en stadsmässig karaktär. Här kläs husen i en mer markerad träfasad inspirerad av barkens textur. Insidan av kvarteret är mjukare, med släta paneler och generösa balkonger med plats för små planteringar. På så sätt skapas en levande och varierad fasadbild som stärker gemenskapen mellan gårdsrummen i norr och punkthusen i söder.

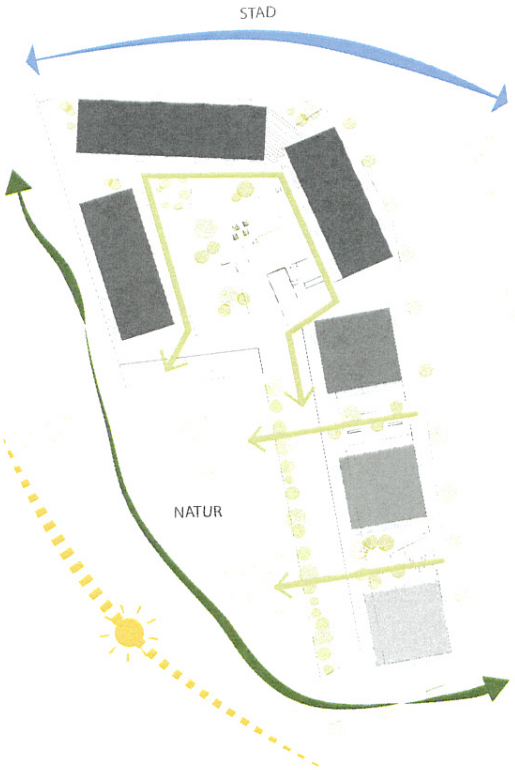
Närhet och hållbar mobilitet

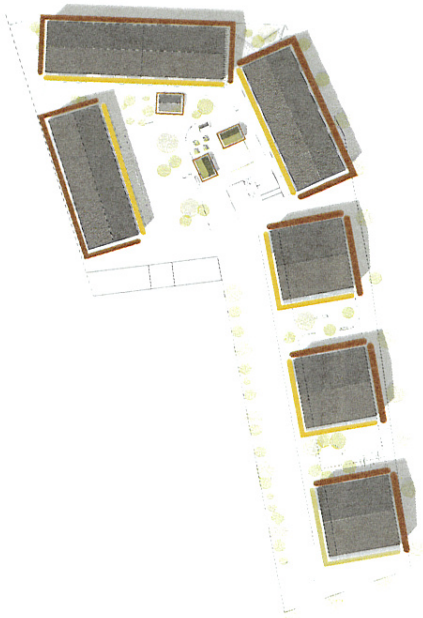
Kvarterets läge nära Universitetsstaden och centrum gör cykeln till ett självklart och attraktivt val för boende i Kv Bark.

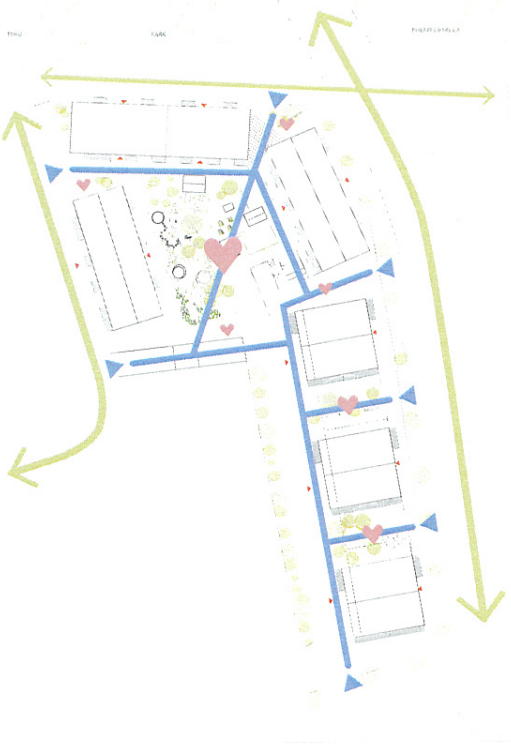
För att stärka hållbar mobilitet planeras generösa cykelparkeringar, samt utrymmen för cykelverkstad och tvätt. Målet är en vardag där det hållbara alltid är det enkla valet.

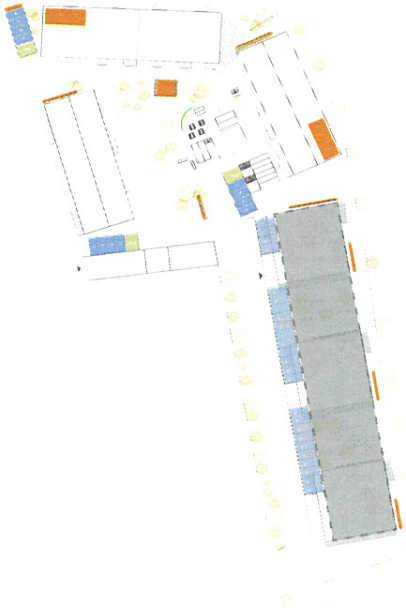
AHLQVIST & ALMQVIST ARKITEKTER

LINDBÄCKS









NATUR

STAD

BARKINSPIRERAD FASAD

SLÄTFASAD

AKTIVA

LUGNA

MÖTESPLATSER

HKP

BILPARKERING/ CARPORT

MÖJLIG PLACERING CYKELPARKERING

GARAGE

INFART GARAGE

STAD OCH PARK - KVARTERSSTRUKTUR

Projektet är utformat för att skapa platser, förutsättningar och möjligheter, områden uppstår och utgår mot naturen, utsikten och vidsynen.

Den norra delen av kvarteret har en mer stadsmässig karaktär och är lämpliggad för att skapa trygghet, tillhörighet och gemenskap.

Det södra sluttande stråket till en glesare bebyggelse med punkthus. Länge med det diplacerade och med utsikt över naturen i sydväst.

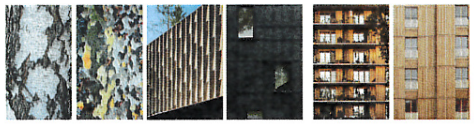
FASAD OCH MATERIAL - BARK

Projektet utgår från en biofilmatisk idé, från hållbar trästommar till kvarterets fruktar och husens placerat anpassad efter de bästa sol- och klimatförhållandena.

Bark är tradens skyddande hud som skyddar mot utsläckning och mekanisk åverkan på den känsliga tillväxtzonen.

De nutida gestalt gröna Barkmaterialet uttrycker att bevara och skydda livsmiljön från stadens påverkan.

Den inre, sidiga delen Bark och fasader och mer öppna karaktär som stärker kontakten mot naturområdena och har till syfte att skapa, solen och naturens inslag.



BARKINSPIRERAD FASAD

SLÄTFASAD

FLÖDEN OCH MÖTESPLATSER

Kvarterets utformning med dess gårdar har stor betydelse för hur de boende upplattar dem. Slutna, långbyggda gårdar ger de boende en stark känsla av trygghet och tillhörighet. Tillhörighet främjar gemenskap inom kvarteren och bygger på det faktum att de boende upplever att gården inte är till för alla.

BARIS kvartersutformning skapar olika rörelsemönster genom en gemensamhet placering av olika aktiviteter i ett naturen kan plats till kontrasten. Det främjar trygghetsen och gemenskap och bidrar till en trivsam att vara för det boende.

Området bryter ligger över 2 m, alltså lämnar en, bet plats för programmerad, samvaro och gemensamma aktiviteter.

PARKERING OCH ANGÖRINGAR

Parkeringsplatsantalet är anpassad till kommunens krav att begränsa biltrafiken i naturen. Garaget kan rymma lika väl, och placeras under punkthusen med angöring till lastplatsen på andra sidan. Utöver garaget tillkommer det södra kvarterets parkeringsområden.

Resultatet är en tillräcklig lösning där hänsyn tas till omgivningen, naturen och vardagliv plats på gården som ställer krav vid för mera aktiviteter och bostäder mangfald.
Resultatet uppfyller de boendes vardagliv.

AHLQVIST & ALMQVIST ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

Microklimat

Genom att orientera husen så att innergårdarna vetter mot sydväst fångas eftermiddags- och kvällssol större delen av året, vilket höjer temperatur och komfort när gården används som mest. Byggnadsvolymerna ger lä mot kalla nordliga och ostliga vindar och varieranded höjder, balkonger och planteringar bryter vindflöden ytterligare. Samtidigt minskar risken för överexponering mitt på dagen jämfört med ren sydorientering. Resultatet blir ett behagligt, stilla och solvarmt mikroklimat som förlänger utesäsongen och ökar gårdens användbarhet.



En gård för gemenskap och tillhörighet

Innergård och Mellanrum

Vi har utformat gårdarna för att människor ska känna sig hemma, trygga och delaktiga.Punkthusen och lamellhusen ramar in kvarteret med en tydlig orientering mot sydväst, vilket ger ljus, överblick och naturlig kontakt med livet på gården. Här kan föräldrar följa barnens lek och de boende mötas i en vardagsmiljö som bjuder in till gemenskap.

Den naturliga skogsmiljön är vår utgångspunkt. Vi bevarar och återskapar platsens karaktär – med bark, kottar och en liten plaskdamm där barn kan låta barkbåtar segla. Genom lek som anknyter till platsens själ skapas tillhörighet, omsorg och stolthet bland dem som bor här.

Trots sitt skogslika uttryck är gården noggrant planerad. Tydliga staket markerar gränser för trygghet, Resultatet blir en vardagsmiljö där det vilda möter det planerade – där naturens egen rytm får samspela med arkitekturens struktur, och där tryggheten växer genom gemenskap.

Den norra innergården


PARK
TORG
Gångfartsgata
SPRÅKFÖRSKOLA
Lokalgata
Istidsgatan
KV. 7
+37.0
+38.9
+35,8
+39,5
+35,2
+40,0
+34,4
+39,8
+36.0
+37,0
+40,0
Uteplatser
Cykelfrd
Äppellund
Odling
Samlingsplats/ grill
Lek
Entré under pergola
Cykelp
Infart bilar
Gångfartsgata
Cykelp
Cykelp
Cykelp

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

De södra gårdarna

Tillgängliga entréer

Alla entréer är tillgängliga från gård och gata. Höjdsättning är planerad för att säkerställa tillgängliga och gemensamma ytor samtidigt som marken följer de naturliga höjderna i så stor utsträckning som möjligt.



Terrassen bakom punkhusen





Effektiv parkering i landskapet

För att frigöra största möjliga yta för grönska placeras parkeringen huvudsakligen under de tre punkthusen. Gårdsrummen kan därmed utvecklas till en trygg, grön plats för lek och möten.

I väster, där terrängen sluttar, placeras en del av parkeringsplatserna längs garagets fasad. Här bildar taket en naturlig carport, medan den gröna ytan ovanför smälter samman med gårdslandskapet och blir en del av områdets utsiktsplatser. På detta sätt blir parkeringen inte en barriär, utan en resurs – diskret, effektiv och vackert inbäddad i naturen.

Utsiktsplatserna, Tubingen Hospital, CFM

Utsiktsplatserna

Utsiktsplatserna är en stor tillgång för både barn, vuxna och förbipasserande. Här kan man blicka ut över träden i väst, stanna upp, umgås eller samlas vid en grill- och lekplats. Platserna fungerar som gemensamma vardagsrum under bar himmel – ytor som uppmuntrar till spontana möten, lek och gemenskap, samtidigt som de erbjuder rofyllda pauser med utsikt mot naturen.



Gård & utsiktsplats

SKALA 1:500

AHLQVIST & ALMQVIST ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

Fasadgestaltning & referenser









Fasadgestaltning - Materialitet KV BARK

Längs Istidsgatan, på nord- och västfasaderna, ges byggnaderna en rik taktilitet. Trä är huvudmaterialet där förskjutna träpaneler/lameller och varierad ribbning skapar en abstraherad "Bark"-relief med djup och skuggspel och ett identitetsskapande uttryck i gaturummet. Ytbehandlingar i dova, naturnära toner framhäver ådring och struktur, och träet tillåts åldras vackert. Detaljeringen graderas från sockel till överdel för variation utan att störa helhetslugnet.

Mot gårdarna och på fasader i sydväst blir uttrycket mjukare, ljusare och mer sammanhållet. Släta träpaneler och större sammanhängande fält ger ro i de bostadsnära miljöerna, medan punktvisa "Bark"-inslag i trä – vid entréer, hörn eller balkongfronter – knyter an till kvarterets tema och ger

Balkongräcken får ett extra lager av detaljering som anspelar på Bark-motivet: trärytmer eller lätt förskjutna ramverk som ger subtil relief och ett elegant ljusspel utan att störa sikt eller dagsljus. Eventuella kompletterande beslag hålls slanka och diskreta för att låta träets uttryck dominera.

Sockelvåningarna ges högre detaljnivå för att stärka trivsel, robusthet och trygghet i ögonhöjd. Tätare profilering, finare skala och omsorg i anslutningar runt entréer, belysning och räcken skapar ett välkomnande och hållbart uttryck.Bark-temat ger kvarteret en tydlig karaktär mot staden och ett lugnt, varmt anslag i gårdsmiljöerna.

Takgestaltning KV BARK

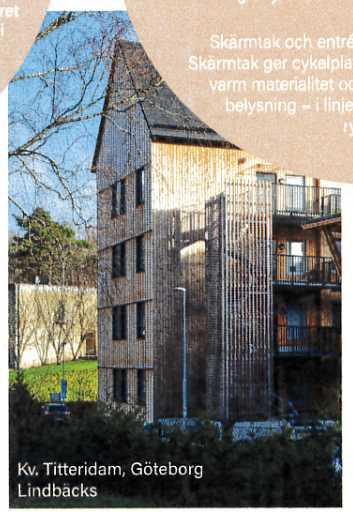
Taken utgör kvarterets femte fasad och hålls som ett lugnt, sammanhållet taklandskap som förstärker Bark-temat. Lutande tak ger en ren siluett och god avvattning. Takytor planeras för solpaneler med optimerad orientering. Carport som landskap.

Carporten får grönt tak som fördröjer dagvatten och kopplar till utsiktsplatserna. Den upplevs som en förlängning av gårdens grönytor och tillför vistelsevärden.

Skärmtak och entréer är även de utformade i trä. Skärmtak ger cykelplatser och entréer väderskydd, varm materialitet och möjlighet till integrerad belysning – i linje med fasadernas taktila rytm.


Kv. Jakten, Nyköping
Lindbäcks


Kv. Backlösa, Uppsala
Lindbäcks


Kv. Titteridam, Göteborg
Lindbäcks

AHLQVIST & ALMQVIST ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

Målgrupper

- **Studenter,** forskare och unga vuxna. Små, prisvärda hyresrätter med goda kommunikationer och närhet till universitetet och centrum. Fokus på funktion framför yta ger en rimlig månadskostnad.

- **Barnfamiljer.** Större lägenheter och fler rum, med friytor för lek och samvaro, närhet till planerad förskola och Stadslidens grönområde. Kombinationen av hyres- och bostadsrätter stödjer olika steg i boendekarriären.

- **Äldre.** Tillgängliga och lättskötta bostäder, gärna bostadsrätter med 2 till 3 rum och kök med balkong, i ett tryggt men levande område nära service och kommunikationer.

-**Bark** i Olofsdal erbjuder en blandning av upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och prisnivåer som gör området attraktivt för många olika hushåll och samtidigt stärker Umeås mål om fler prisrimliga bostäder.

AHLQVIST & ALMQVIST ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

Tidsplan & Genomförande



2025
Markanvisningsavtal

2026 Bygglov

2027 Byggstart, etappvis

2028-2029
Färdigställande, etappvis

- Q3 2025 Inlämning markanvisning
- Q4 2025 Markanvisningsavtal
- Q2 2026 Inlämning bygglovsansökan
- Q4 2026 Bygglov laga kraft
- Q2 2027 Byggstart etappvis, preliminärt 3 etapper
- Q2 2028 Färdigställande etapp 1, ca 50 bostäder
- Q4 2028 Färdigställande etapp 2, ca 65 bostäder
- Q2 2029 Färdigställande etapp 3, ca 65 bostäder

AHLQVIST & ALMQVIST
ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2



Om Lindbäcks Projektutveckling

Lindbäcks är Europas ledande producent av industriellt producerade flerbostadshus. Vi är naturligt hållbara sedan 1924 och med vår bas i Norrbotten och verksamhet inom projektutveckling, byggande och förvaltning erbjuder vi ett klimatneutralt byggande och ett sunt boende för en hållbar framtid. Med vår samlade kompetens inom markutveckling, projektering, teknisk utveckling, hållbart byggande och förvaltning har vi en unik förmåga att bidra till hållbar stadsutveckling. Lindbäcks Projektutveckling, som är ett helägt dotterbolag inom Lindbäckskoncernen, utvecklar projekt för eget ägande och förvaltning eller för försäljning till privatkonsumenter (brf) och långsiktiga fastighetsägare (HR).

Lindbäcks Projektutveckling, som tidigare hette Lindbäcks Boende, har på egen hand eller med partners utvecklat en rad projekt i norra Sverige och Mälardalen. Se referensprojekten Tallen i Piteå och Kv Ceasar i Haninge.

Trähus är förnybart Vi bygger våra bostäder i trä från de norrländska skogarna. Men vi bygger inte bara bostäder, vi bygger och utvecklar samhällen där människor ska leva och bo under flera generationer framöver. Hållbarhet för oss innefattar hela livscykeln –från ett ekologiskt och socialt till ett ekonomiskt perspektiv

Trä är det enda förnybara byggmaterialet. Dessutom binder trä naturligt kol genom att fotosyntesen tar upp koldioxid från luften när trädet växer. När trä används i långlivade produkter som till exempel byggnader, blir byggnaderna naturliga kolsänkor. Livslängden på en träbyggnad och ett träd är ungefär den samma – 80 år. Eftersom det växer upp nya träd där våra en gång fälldes, fortsätter skogen att ta upp koldioxid och växa – i ett evigt kretslopp. Trähus innebär mindre klimatpåverkan, upp till 70 % lägre om man inkluderar kolsänkan. Med rätt val av leverantörer och rätt materialval när det gäller gips, isolering, armering och betong kan man reducera ytterligare 30 procent och med det till och med närma sig nollpunkten: Klimatneutrala hus.

AHLQVIST & ALMQVIST
ARKITEKTER

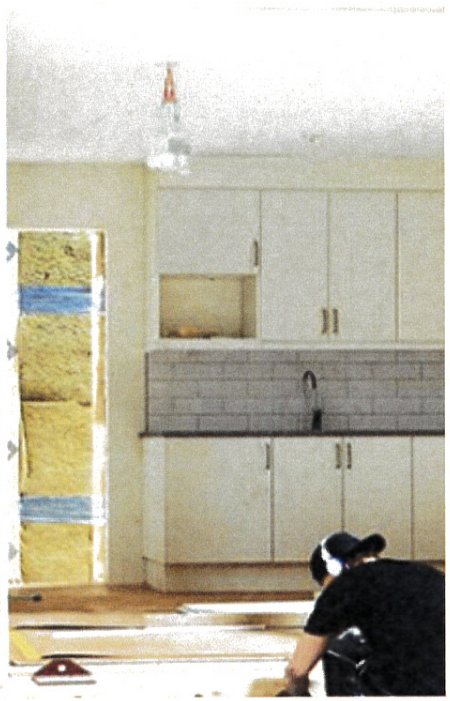
LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2









Hållbart boende för fler

Vi bygger industriellt för att vi tror på hållbart boende för fler. Vår industrialiserade produktionsprocess är en effektiv och innovativ byggmetod för att producera färdiga volymer inomhus som vi sedan monterar direkt på byggplats. Vår industriella produktion är resurssnål, klimatvänlig och kostnadseffektiv med en hög säkerhet för våra anställda och bidrar till att vi kan erbjuda sunda, hållbara bostäder som fler har råd att bo i.

Prisrimliga bostäder i ett levande grannskap
Bark i Olofsdal utformas som ett attraktivt bostadskvarter där olika upplåtelseformer och bostadstyper bidrar till mångfald, social samvaro och trygghet. Vår vision handlar både om det hållbara livet i husen och om vistelsen mellan dem – med inbjudande gårdsmiljö, mötesplatser, upplysta gångstråk och kopplingar till framtida kvarter.

Vi ser framför oss att cirka två tredjedelar av bostäderna upplåts med hyresrätt och en tredjedel upplåts som bostadsrätt. Denna kombination ger både flexibilitet och möjlighet till långsiktighet, vilket stärker social hållbarhet. Punkthusen i södra delen lämpar sig väl för större lägenheter medan den norra delen planeras för fler smålägenheter. På så sätt attraherar kvarteret en bred målgrupp och skapar ett levande grannskap. Men blandade upplåtelseformer skapas även förutsättningar för parallella etapper och därmed en kortare genomförandetid.

Genom vår industrialiserade och standardiserade byggprocess kan vi erbjuda bostäder till rimliga kostnader. Effektivt byggande, genomtänkt gestaltning och sunda materialval bidrar till låga driftkostnader. Det möjliggör hyresnivåer som unga och studenter kan efterfråga samt bostadsrättspriser med rimliga insatser och avgifter för förstagångsköpare och äldre hushåll.

Lindbäcks förvaltar ca 600 bostäder idag och avser äga fastigheterna själv eller tillsammans med partners. Professionell ekonomisk och teknisk förvaltning erhålls delvis genom lokalt upphandlade förvaltningstjänster.

AHLQVIST & ALMQVIST
ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2







Om Ahlqvist & Almqvist arkitekter

Ahlqvist & Almqvist har i snart 40 år dedikerat oss till att skapa innovativa och hållbara arkitekturlösningar som möter både dagens och framtidens behov. Vår erfarenhet och breda kompetens gör att vi kan ta oss an en mångfald av projekt, från omfattande stadsplanering och bostadsutveckling till design av offentliga byggnader och kommersiella fastigheter. Vårt arbete präglas av en djup förståelse för både estetik och funktion, där vi alltid strävar efter att skapa byggnader som är lika visuellt tilltalande som de är hållbara och funktionella.

Hållbarhet är inte bara ett koncept för oss – det är en integrerad del av vårt arbetssätt. Vi tror på att arkitektur kan vara en kraft för positiv förändring, och vi tar vårt ansvar på allvar genom att implementera lösningar som minskar miljöpåverkan och förbättrar social hållbarhet. Våra projekt är ofta certifierade enligt ledande standarder som Miljöbyggnad, Svanen och LEED, vilket säkerställer att de möter de högsta kraven på miljöprestanda. Vi anser att hållbarhet måste genomsyra hela byggprocessen, från materialval och energieffektivitet till att skapa inkluderande och tillgängliga miljöer för alla.

På Ahlqvist & Almqvist Arkitekter AB är vi engagerade i varje steg av processen – från den första idén till den färdiga byggnaden. Vår kreativitet och innovationskraft, tillsammans med en noggrannhet i varje detalj, har gjort oss till en betrodd partner för både privata och offentliga kunder. Vi tror på värdet av nära samarbeten med våra kunder för att fullt ut förstå deras visioner och behov. Genom en lösningsorienterad och flexibel approach kan vi erbjuda skräddarsydda arkitekturlösningar som inte bara uppfyller våra kunders förväntningar, utan ofta överträffar dem.

Vi har en stark övertygelse om att god arkitektur inte bara handlar om att skapa byggnader, utan också om att bygga bättre samhällen. Därför fokuserar vi på att designa miljöer som främjar social sammanhållning, hälsa och välmående. Vår passion för att skapa inspirerande, funktionella och miljömässigt ansvarsfulla byggnader driver oss att ständigt utvecklas och ligga i framkant av branschen. Vi ser varje projekt som en möjlighet att göra en positiv skillnad, och vi ser fram emot att fortsätta förverkliga visioner tillsammans med våra kunder.

AHLQVIST & ALMQVIST
ARKITEKTER

LINDBÄCKS

88/25 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2 - KS-2025/00513-5 Markanvisningsavtal Olofsdal - Stadsliden 6:2

AHLQVIST & ALMQVIST
ARKITEKTER

Ahlqvist & Almqvist Arkitekter
Tegelviksgatan 54, 116 41 Stockholm
www.ahlqvist-almqvist.se

Kontaktperson Britt Almqvist

LINDBÄCKS
Naturligt hållbara sedan 1924

Lindbäcks Projektutveckling
Gävlegatan 12B, 113 30 Stockholm
www.lindbacks.se

Kontaktperson Fredrik Hemborg

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse

2025-11-10

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00564

Markanvisningsavtal, del av Smörjaren 1

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

att godkänna markanvisningsavtalet med Lerstenen Invest AB enligt bilaga

Ärendebeskrivning

Umeå kommun, mark och exploatering har under våren 2025 fått 2 direktanvisningsförfrågningar på en del av Smörjaren 1. Förslagen har redovisats i planeringsutskottet och utvärderats.

Av de inkomna förslagen har Lerstenen Invest AB bedömts ha inkommit med det bästa förslaget eftersom de visar på genomförandekraft i svåra tider samt byggande av hyresrätter. Mark och exploatering har därför upprättat ett förslag till markanvisningsavtal med Lerstenen Invest AB.

Beslutsunderlag

Översiktskarta
Markanvisningsavtal

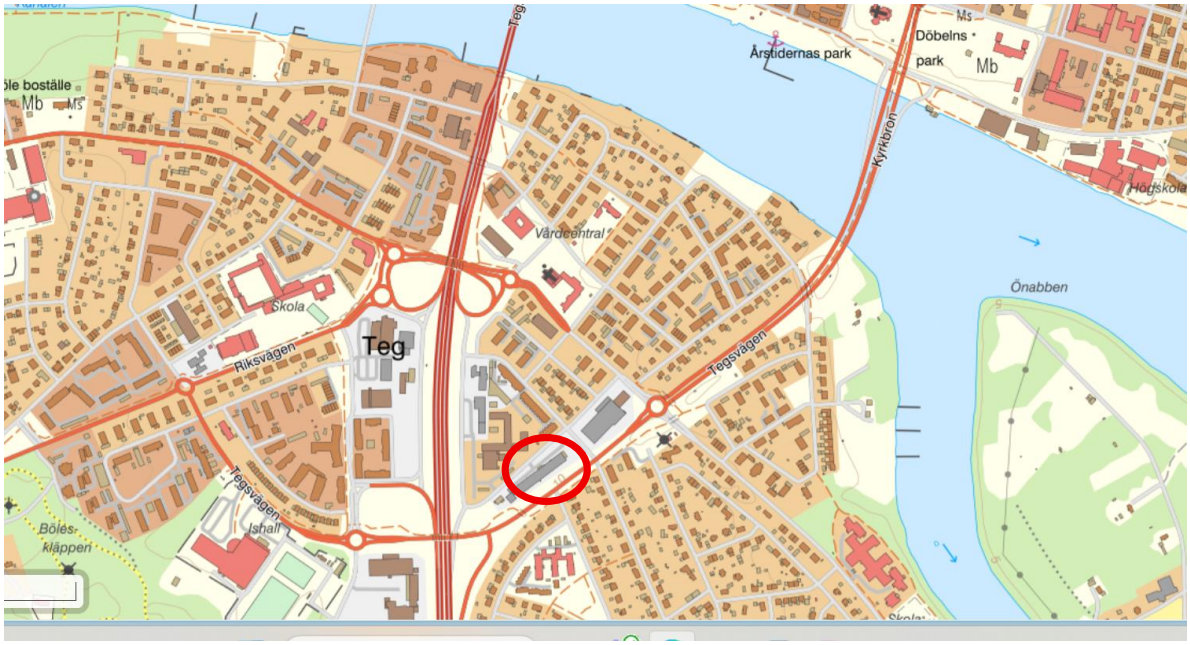
Beredningsansvariga

Nicholas Bolving, Herman Meijer

Beslutet ska skickas till
Herman Meijer, MEX
Carl Rasmund, MEX

Nicholas Bolving
Enhetschef mark- och exploatering

Herman Meijer
Mark- och exploateringsingenjör


Årstidernas park
Döbelns park
Mb
Ms
Kyrkbron
Högskola
Vårdcentral
Önabben
Skola
Riksvägen
Teg
Tegsvägen
Tegsvägen
Ishall
Bölesklåppen

MARKANVISNINGSAVTAL

Parter

Umeå kommun (212000-2627), genom Mark- och exploatering,
901 84 UMEÅ
Kontaktperson: Herman Meijer, 090 - 16 23 03
nedan **Kommunen**

Lerstenen Invest AB (556863-1682)
Storgatan 28
903 21 UMEÅ
Kontaktperson: Erik Sällström, 070-602 74 42
nedan **Exploatören**

1. Bakgrund

En ny detaljplan har tagits fram för kv. Smörjaren och Bilhandlaren (2480K-P2022/12), nedan **Detaljplanen**. Syftet med **Detaljplanen** är att skapa planmässiga förutsättningar för bostäder med möjlighet till centrumskapande verksamheter i bottenplan. Blandade funktioner utgör ett elementärt inslag i den pågående stadsomvandlingen som syftar till att bygga stad med hög täthet och korta avstånd till vardagliga målpunkter. Syftet är också att säkerställa att bebyggelsen ges en stadsmässig utformning och bidrar till att vitalisera området.

Exploatören har inkommit med en förfrågan om direktanvisning för kv. Smörjaren. Där motiveringen till direktanvisningen pekar på att det finns genomförandekraft hos **Exploatören** samt att det ska byggas hyresrätter, vilket kommunen ser positivt på.

2. Avtalets syfte

Syftet med avtalet är att reservera markområdet inom Smörjaren till **Exploatören** för bostadsbebyggelse och parkeringsgarage under jord samt lägga fast villkoren för markanvisningen. Markanvisningen innebär att inom reserverat område har **Exploatören** ensamrätt att under en begränsad tid utreda och projektera ny bebyggelse för att därefter förvärva marken när villkoren i avtalet är uppfyllda.

3. Reservation

Umeå kommun reserverar för **Exploatörens** räkning de delar av fastigheten Umeå Smörjaren 1, Västerteg 5:40 och Västerteg 51:2 som utgör ett bostadskvarter i **Detaljplanen** (2480K-P2022/12), fortsättningsvis **Området**. Det reserverade **Området** har på bifogad karta avgränsats med röd kantfärg (bilaga 1).

Avsikten med denna markanvisning är att **Exploatören** inom avtalets giltighetstid ska ordna godkänt bygglov samt övriga tillstånd/handlingar som kan krävas för den planerade byggnationen på **Området.**

Den fortsatta planeringen förutsätts därför ske i enlighet med **Exploatörens** intresseanmälan (bilaga 2) samt villkoren i detta avtal. Projektet ska följa gällande detaljplan och underlag för bygglovsansökan ska samrådas och godkännas av **Kommunen** genom Mark och exploatering.

4. Detaljplan och andra program

Detaljplanen (2480K-P2022/12) vann laga kraft 2022-06-17. Planområdet ingår även i stadsutvecklingsprogrammet- Innanför Ringleden som antogs av kommunfullmäktige 2018-08-27.

5. Ny bebyggelse

Vid ny bebyggelse av bostäder ska upplåtelseformen i första hand utgöras av 100 procent hyresrätter. I undantagsfall kan **Exploatören** få medgivande till att max 40 % av bostäderna inom det markanvisade området får upplåtas med bostadsrätter, om detta bedöms nödvändigt för att säkerställa projektets genomförbarhet. En sådan avvikelse ska förankras med Mark- och exploatering innan försäljning sker, och ska åtföljas av en motivering som redogör för varför projektets ekonomiska kalkyl inte är möjlig att genomföra med enbart hyresrätter.

Gårdsutformning och gestaltning

Projektet ska utformas med hög kvalitet och omsorg kring detaljer både i byggnadernas gestaltning samt i gårdens utformning.

Området kommer att utformas med blandad stadsbebyggelse och kommer att få mer av en innerstadskaraktär. Tegsvägen omvandlas till stadsgata med bättre framkomlighet för fotgängare och cyklister. Genomgående entréer, centrumskapande verksamheter i bottenplan och förträdgårdar är exempel på åtgärder som bidrar till ett levande och därmed tryggare gaturum. En del av Tegs karaktär är bebyggelse från olika åldrar och därmed en stor variationsrikedom. Detaljplanen säkerställer variation inom kvarteret men också att bebyggelsen får en färgskala som

bidrar till Tegs varierade färgskala. Kvarteret ska bidra till Tegs utveckling och ska därför ta plats gestaltningsmässigt.

Den uppvuxna grönskan är en utpräglad del av Tegs identitet. Utöver att större träd tillför rumsskapande kvaliteter inom enskilda fastigheter bildar de ramverket för stadsdelens grönstruktur. Mark som inte underbyggs med källare bör därför nyttjas för trädplantering. Kvarteret har goda förutsättningar för kvalitativ friyta då gården är skyddad från buller och avgaser. Det finns goda möjligheter att främja barns behov av lek och rekreation i en trygg gårdsmiljö.

Umeå har en tradition av att planera stadskvarter med jämna släpp mellan bebyggelsen. Dessa mellanrum används ofta till plantering av träd och buskar som bidrar till gatumiljöns grönstruktur. Detaljplanen säkrar att en förträdgård anläggs inom respektive kvarter. Dessa ytor bör utformas så att de bidrar till gaturummet t.ex med grönska. Utformning av gårdarna bör i huvudsak följa det gestaltningsprogram som togs fram i detaljplaneskedet.

Projektet ska utformas med hög kvalitet och omsorg kring detaljer både i byggnadernas gestaltning samt i gårdens utformning.

6. Servicelägenheter

Umeå kommun ska erbjudas möjlighet att blockhyra servicelägenheter för Umeå Kommuns Funktionshinderomsorg. Det innebär ett kluster med 10-12 ettor för personer med LSS-beslut samt en trea som fungerar som en gemensamhets-/-personalslägenhet som är bemannad nattetid med sovande jour. Lägenheterna är med fördel utspridda i bostadshusen, men kan placeras i samma trapphus alternativt på samma våningsplan. För servicelägenheter gäller särskilda brandskyddsregler. I första hand önskas verksamhetsklass Vk5B vilken bl.a. innebär krav på brandceller och sprinklersystem. Om detta inte är möjligt ska lägenheterna uppnå verksamhetsklass Vk3B och utrustas med bl.a. automatiska brandlarm. En dialog ska föras mellan **Exploatören** och Umeå kommun, Fastighet, angående särskilda behov för servicelägenheterna, exempelvis behov av förråd/laddplatser för elrullstol och parkeringsplatser. Umeå kommun, Fastighet, ska meddela **Exploatören** senast 1 månad efter att markanvisningsavtalet blivit godkänt i planeringsutskottet om de vill utnyttja erbjudandet inför framtagande av programhandling.

7. Krav vid försäljning

Vid försäljning av Fastigheten/Området kommer nedanstående vitesklausuler skrivas in.

- Byggnadsskyldighet: Byggnader ska uppföras i enlighet med erhållet bygglov och slutbesked ska erhållas inom tre år från att **Exploatören** tillträtt Området. Fullgörs inte

byggnadsskyldigheten (erhållande av slutbesked inom angiven tid) ska **Exploatören** erlägga **Kommunen** ett vite om 500 000 kr per påbörjad förseningsmånad som mest i 12 månader. Fullgörs inte detta har **Kommunen** rätt att häva avtalet utan rätt till ersättning för nerlagda kostnader för **Exploatören**.

- Bostäder som uppförs som hyresrätter ska under minst femton (15) år från färdigställandet kvarstå som hyresrätter. Om avsteg sker från överenskommen upplåtelseform ska **Exploatören** erlägga vite till **Kommunen** motsvarande fyrtio (40) procent av köpeskillingen.

8. Genomförande

Beroende på tidplan för genomförandet kan samordning behövas med byggaktören på fastigheten Bilhandlaren 1 eller andra byggaktörer i närheten. Aktören får använda resterande del av Smörjaren 1 som etableringsyta under byggtiden vilket avtalas om i ett separat avtal.

Mobilitet

Kommunen ser positivt på att Exploatören aktivt arbetar med att implementera mobilitetslösningar som bidrar till Umeå kommuns mål om hållbart resande.

9. Tider

Markanvisningen är tidsbegränsad och gäller från och med att detta avtal är undertecknat av båda parter till och med 2027-05-31. Inom denna tid ska marköverlåtelseavtal träffas mellan **Kommunen** och **Exploatören**, i annat fall upphör markanvisningen att gälla med omedelbar verkan utan rätt till ersättning eller kompensation för nerlagda kostnader. Rivning och sanering av den befintliga byggnaden som **Kommunen** är ansvarig för och betalar, ska enligt tidplan vara klar efter sommaren/tidig höst 2026. Dialog mellan **Kommunen** och **Exploatören** hålls om när tillträde till **Området** kan ske.

Om **Exploatören** önskar pröva en förlängning av markanvisningen ska **Exploatören** kontakta **Kommunen** senast tre månader före avtalets utgång. **Kommunen** prövar därefter om en förlängning är befogad eller inte, vilket beror på anledningen till förseningen. Om **Exploatören** inte själva är orsak till förseningen kan markanvisningen förlängas.

10. Köpeskilling

Vid köp av fastigheten kommer en köpeskilling erläggas till ett pris av 3400 kr/kvm ljus BTA för hyresrätter och 4000 kr/kvm ljus BTA för bostadsrätter samt 1200 kr/kvm ljus BTA för

verksamhetslokal. Det slutgiltiga priset är alltså beroende på vilken fördelning av boendeform som upplåts. Detta pris kommer vara giltigt som längst till 1 juni 2027 enligt giltighetstiden för markanvisningen enligt punkt .9. Skrivs ett köpeavtal senare än detta datum kan priset komma att justeras.

11. Överlåtelse av mark

När **Exploatören** har fullföljt villkoren i markanvisningsavtalet och är redo för byggstart ska **Kommunen** sälja marken. Försäljningen genomförs genom tecknande av dels ett köpeavtal, dels ett avtal om fastighetsreglering. **Kommunen** åtar sig att stå för förrättningskostnader i detta projekt.

Anslutningsavgifter för vatten och avlopp, el mm. ingår inte i köpeskillingen utan betalas av **Exploatören** till respektive huvudman enligt fastställd taxa. **Exploatören** svarar för lagfartskostnader.

Överlåtelse av marken sker till **Exploatören** eller till koncerninternt bolag med syfte att genomföra projektet. Överlåtelse av kvartersmark till annan part, förutom överlåtelse till annat koncerninternt bolag, innan byggnationerna är uppförda får inte ske.

12. Kostnader

Projektering och planeringsarbete som **Exploatören** gör inom ramen för detta avtal görs på egen risk avseende kostnader m.m. **Kommunen** är inte ersättningsskyldig för nedlagda kostnader om markanvisningen skulle upphöra.

För denna markanvisning utgår ingen avgift.

13. Inteckning och överlåtelse

Detta avtal får inte överlåtas eller intecknas utan **Kommunens** medgivande.

14. Tvist

Tvist rörande detta avtal ska i första hand lösas genom förhandling. Om enighet inte kan uppnås ska tvisten avgöras i svensk domstol med Umeå tingsrätt som första instans.

15. Avtalets giltighet

Detta avtal gäller under förutsättning att det godkänns av Kommunstyrelsens planeringsutskott.

Av detta avtal har två likalydande exemplar upprättats och växlats.

2025-
För Umeå kommun

.....
Nicholas Bolving,
exploateringschef

.....
Herman Meijer,
mark- och exploateringsingenjör

2025- 11-10
För Lerstenen Invest AB

.....
Lars Sällström,
Styrelseordförande

Bilaga 1



Reserverat område är markerat med röd kantfärg.

Förfrågan om markanvisning, kvarteret Smörjaren Umeå

Lerstenen önskar markanvisning för kvareteret Smörjaren i Umeå.
Vår affärside är att bygga och förvalta hyresrätter i Umeå.
Ambitionen för Smörjaren är att föredrädesvis tillskapa hyresrätter och möjligvis ett bestånd av bostadrätter.

Projektet kan påbörjas omgående med planering och gestaltning av kvarteret, helt i linje med bestämmelserna i detaljplanen.


Idéskiss, vy från Yrkesvägen

Ideskisser för kvarteret med stöd från gestaltningsprinciper i detaljplanen:

Fasader som är längre än 60 meter ska delas upp vertikalt. Vid varje fasaduppdelning ska byggnaden förses med ny kulör, samt förses med en takutformning som bryter av mot det intilliggande. Varje fasaduppdelning ska utformas med en unik fönstersättning, gestaltning av entréer, trapphus, balkonger, burspråk och sockelvåningar

Huvuddelen av kvarterens fasader ska utföras i tegel, puts eller trä. Fasaderna ska utformas med ljusa kulörer


Idéskiss, vy från Tegsvägen


Idéskiss, vy från Tegsvägen

Lerstenen.

Företagspresentation

Lerstenen är ett lokalt fastighetsbolag i Umeå som har varit verksamt sedan 1992. Vi hyr ut, förvaltar och utvecklar bostäder, företagslokaler och hotell. Genom ett fokus på långsiktighet och goda samarbeten är vi idag en av de största aktörerna i Umeå.

Vi har ett brett utbud med cirka 1 400 hyresrätter samt kommersiella lokaler som hotell och kontor. Lerstenen ägs och drivs av familjen Sällström tillsammans med Forspro AB och NickBack AB som delägare.
Lerstenen har idag 15 anställda och vårt huvudkontor ligger centralt i Umeå. Vi samarbetar med den lokala byggentreprenören Selbergs bygg med 180 anställda både för nyproduktion och för projekt i den löpande förvaltningen.

Lerstenen bygger för långsiktigt ägande med fokus på Umeå. Majoriteten av Lerstenens fastigheter har vi ägt i mer än 20 år. I princip all nyproduktion som vi uppfört sedan 1992 vilket omfattar drygt 700 bostäder samt 30 000 kvm kommersiella fastigheter, igger kvar i vår ägo.

Vi producerar nya fastigheter med hyresgästen i fokus. Stor del av projekteringen läggs på att hitta planlösningar som möjliggör kvalitativt nyttjande av ytorna. Vi använder hållbara & robusta material, vi eftersträvar ljusa och trygga gårdsmiljöer och prisvärda lägenheter som folk ska ha råd att bo i.

Vi vill uppnå kvalitativa cykelplatser. Egna cykelplatser har med fördel tillskapats i de senaste projekten för att i första hand uppmuntra till cykel i stället för bilanvändande. Ofta har projekten haft lägenhetsstorlekar på i snitt 60 kvm eller mer vilket är efterfrågat både av kommun och hyresgäster.

I det rådande konjunkturläget som skapat utmaningar för fastighetsbolag och nyproduktion, så har Lerstenen stått starka och fortsatt producerat hyresrätter för Umeå och dess befolkning. En grundpelare i strategin för att vi ska nå den önskvärda tillväxten om 200 000 invånare till 2050 och en viktig del i den socioekonomiska rörligheten på bostadsmarknaden.
I början av februari 2025 var det inflyttning på Kattfoten, Grisbacka, med 42 hyresrätter. I april 2025 satte vi spaden i backen på Handlaren 23 på Teg, där det uppförs ca 100 lägenheter inklusive ett gruppboende som kommunen ska driva.

Vår ambition är att fortsatt vara ledande i Umeås tillväxt genom att bygga funktionella och hållbara hyresrätter med hög standard. Vi ska ha rimliga hyror och höga hållbarhetskrav (all nyproduktion är minst Miljöbyggnad Silver eller motsvarande). Vi är och ska fortsatt vara stolta över våra fastigheter. Alltsammans för att vi vill ha hyresgäster som trivs och stannar länge hos oss som en del av Lerstenen-familjen.

Förvaltning

Kvarteret Smörjaren skulle gå in som ett ytterligare tillskott till våra befintliga 1 400 hyresrätter och förvaltas på samma vis.

Kontoret på Storgatan 28 i centrala Umeå är hjärtat i förvaltningsverksamheten. Här sitter vår hyresadministration som ansvarar för uthyrning av bostäderna, ser till att vårt kösystem fungerar rättvist, har hand om visningar och svarar på frågor från nyfikna hyresgäster som är på väg in i Lerstenens omsorg. Här sitter också ekonomi och marknadsfunktioner samt ledning och ägare.

Den tekniska förvaltningen sköts av Umeå Driftteknik AB sedan våren 2022, i nära samarbete med våra tekniska förvaltare som också sitter i samma kontor på Storgatan. De tekniska förvaltarna har till uppgift att säkerställa en kvalitativ förvaltning i nära samråd med våra hyresgäster. Besiktningar sköter vi själva och det finns en förvaltningstelefon dit man kan höra av sig med diverse frågor för personlig service.

Vi vill ha tät dialog med våra hyresgäster och frekvent tillsyn av våra bostäder för att säkerställa kvalitativa boenden. Förvaltarna ska också se till att viktiga tekniska funktioner fungerar som de ska, låsbyten, porttelefoner, digitala tvättstugebokningar, avisering, störningsärenden mm. Viktiga och centrala funktioner för oss.

Vi har felanmälanjour och trygghetsjour för att säkerställa att vår verksamhet fungerar dygnets alla timmar. Vi har dessutom egna målare och snickare för att säkerställa att vi enkelt och smidigt och med kort varsel kan göra hyresgästanpassningar samt renovera och rusta upp lägenheter som görs redo för nyinflyttning.

Tidplan

Lerstenen ser detta som ett prioriterat projekt och vi kan starta arbetet med programhandling och projektering direkt efter eventuell tilldelning och påföljande markanvisningsavtal. Beräknad byggtid från beviljat bygglov är cirka 20 månader.

Lerstenen.

Referensobjekt 1, Kv Kattfoten på Grisbacka



På attraktiva Grisbacka i Umeå har Lerstenen uppfört 42 hyresrätter i samarbete med Selbergs Entreprenad AB. Totalt två huskroppar om fyra respektive sju plan. Kvarteret ligger nära Umeälvens promenadstråk, har närhet till busshållplats, förskola, skola och kyrka och det ligger även en mataffär ett stenkast därifrån.
Inflyttning skedde i början av februari 2025.

Funktion och form
Samspelet mellan en ljus och en mörk huskropp ger en arkitektonisk kontrast och ett lättförståeligt intryck. Genomtänkta planlösningar ger funktionalitet och en logistiskt naturlig miljö med hög rumslig nyttjandegrad. Ändamålsenliga lägenheter i alla storlekar för hyresgästernas olika behov, från ettor till femmor med en snittstorlek på drygt 60 kvm. Kvalitativa och robusta material både på in- och utsida, allt för ett så bekvämt och hållbart boende som möjligt.



Kattfoten, vy från rondellen



Kattfoten, vy över innergård

Referensobjekt , Kv Jongärdan på Sandåkern



Kvarteret tilldelades Lerstenen 2013 där vi tog över en färdig detaljplan med en byggrätt på 8 900 kvm. Utfallet blev 119 hyresrätter varav 10 av dessa disponeras för ett gruppboende.

Närhet till Tvärån
Området är ritat av Ragnar Bergå på Arkinova som fann inspiration dels från det angränsande vattendraget Tvärån. Projektet omfattar totalt fyra byggnader. Tre enhetliga byggnader i fyra våningar samt ett högre hus i nio våningar utformad som en solfjäder för att ge maximalt antal lägenheter med balkong i söderläge.
I detta projekt valde vi att använda en ljus putsad fasad med färgstarka partier av aluminium i färgerna lindblomsgrönt och petroleumblå. De sociala ytorna med lek, grill och sittytor har vi placerat ner mot Tvärån där det är lummigt och trivsamt sommartid.



Ljus och funktion
Lägenheterna håller hög standard med klinker i hall och badrum. Vi har använt vitbetsad ek på golv i alla övriga rum och ett antal lägenheter har bardiskar i massiv ek. Balkongerna ligger i attraktiva väderstreck som sydväst och sydost. Ett flertal lägenheter i de lägre husen har två balkonger.
Allmänna ytor såsom trapphus och tvättstuga har klinker på golv och en trevlig och välkomnande atmosfär.

Referensobjekt 3, Kv Kärven/Logen på Hedlunda



Lerstenen köpte marken på Kv Kärven och Logen 2015. Därefter följde en dialog med Umeå kommun för områdets utformning och det fastslogs att ett 8-våningshus skulle bli porten till Umeå och markera att här börjar stadskärnan.

Bondgård blir till stad
Kvarteret ligger väst på stan vid Ängesvägen/ Prinsgatan och är för många förknippat med "Pettersontomten". Lerstenen köpte tomten av privata ägare och har tagit initiativ till en ny detaljplan för området med fokus på förtätning. Projektet med detaljplanens genomförande är ett exempel på nära samarbete mellan Lerstenen och kommunens detaljplanehandläggare samt ytterligare en byggherre. Exploatering, hushöjder och alla andra förutsättningar har noggrant tagits fram i samråd med alla parter.

Porten till Umeå
Projektet består av 6 huskroppar. På södra sidan av Prinsgatan står två punkthus i fem våningar.
På norra sidan finns fyra huskroppar, varav tre av dem är sammanbundna. Vi har jobbat med kontraster i fasadspelet och därmed fått en både varierad och sammanhållen arkitektur.





En skogsgrön lägre byggnad med fasad i trä och tegel länkar samman kvarteret med en genomgående gång och cykeltunnel från Prinsgatan.

Lerstenen.

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-18

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00934

Remiss: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar

att anta Strategisk utvecklings förslag till yttrande över EU-kommissionens förslag till ny förordning för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) 2028–2034.

Ärendebeskrivning
EU-kommissionen presenterade den 17 juli 2025 ett förslag till ny förordning för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för perioden 2028–2034. Förslaget innebär en förstärkning av investeringar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) med särskilt fokus på gränsöverskridande länkar, ökad redundans och civil–militär mobilitet. Förhandlingarna om förordningen har inletts och kommer att pågå under hösten 2025. Regeringen har därför efterfrågat remissvar från Umeå kommun som underlag inför de pågående förhandlingarna.

Sammanfattning
Umeå kommun välkomnar EU-kommissionens förslag till ny FSE-förordning och stödjer ambitionen att stärka investeringarna i TEN-T, särskilt för gränsöverskridande länkar, ökad redundans och civil–militär mobilitet. För norra Sverige, och för Umeå som den nordligaste urbana noden på svenska sidan av Scan-Med-korridoren, är dessa prioriteringar av central betydelse.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00934

Kommunen understryker vikten av att **öst–västliga förbindelser, särskilt E12-stråket**, fortsatt ligger högt i EU:s finansieringslogik. Stråket skapar en strategiskt viktig landkorridor mellan Atlanten, EU:s inre marknad och Finland som Nato-gränsland mot Ryssland, vilket är avgörande för EU:s försvars- och försörjningsförmåga. Detta ligger i direkt linje med FSE-förslagets prioritering av robusta, alternativa och gränsöverskridande transportflöden.

Umeå kommun yrkar särskilt på att:

- E12-stråket ges PCI status och ges möjlighet till prioriterade FSE-investeringar.
- Urbana noder som Umeå får tillgång till **dedikerade CEF-resurser** för att uppfylla kommissionens mål om kapacitetsstarka noder och för att TEN-T-nätverket ska fungera även vid kris, krig och störningar samt vid fredstid.
- Regeringen säkerställer att flygplatser i norra Sverige kan omfattas av FSE-stöd för infrastruktur och beredskap.
- Den svenska regeringen aktivt verkar för att statliga satsningar i nationell plan samspelar med EU:s prioriteringar och att hela Botniska korridoren ges PCI-status.

Beslutsunderlag

- Umeå kommuns synpunkter på EU-kommissionens förslag till ny förordning för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) 2028–2034.pdf
- COM_2025_547_1_EN_annexe_proposition_part1_v5.pdf
- COM_2025_547_1_EN_ACT_part1_v8.pdf

Beredningsansvariga

Cecilia Aketch Akanga

Beslutet ska skickas till

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 24 november 2025**. Svaren bör

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00934

lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se samt stefan.zetterlind@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01628 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.
Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument

Förnamn, Efternamn	Cecilia Aketch Akanga
Befattning	Utvecklingsstrateg

UMEÅ KOMMUN

Yttrande Sida 1 av 5

2025-11-18 Dnr: KS-2025/00934

Remiss: Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034

Sammanfattning

Umeå kommun välkomnar EU-kommissionens förslag till ny FSE-förordning och stödjer ambitionen att stärka investeringarna i TEN-T, särskilt för gränsöverskridande länkar, ökad redundans och civil–militär mobilitet. För norra Sverige, och för Umeå som den nordligaste urbana noden på svenska sidan av Scan-Med-korridoren, är dessa prioriteringar av central betydelse.

Kommunen understryker vikten av att **öst–västliga förbindelser, särskilt E12-stråket**, fortsatt ligger högt i EU:s finansieringslogik. Stråket skapar en strategiskt viktig landkorridor mellan Atlanten, EU:s inre marknad och Finland som Nato-gränsland mot Ryssland, vilket är avgörande för EU:s försvars- och försörjningsförmåga. Detta ligger i direkt linje med FSE-förslagets prioritering av robusta, alternativa och gränsöverskridande transportflöden.

Umeå kommun yrkar särskilt på att:

- E12-stråket ges PCI status och ges möjlighet till prioriterade FSE-investeringar.
- Urbana noder som Umeå får tillgång till **dedikerade CEF-resurser** för att uppfylla kommissionens mål om kapacitetsstarka noder och för att TEN-T-nätverket ska fungera även vid kris, krig och störningar samt vid fredstid.
- Regeringen säkerställer att flygplatser i norra Sverige kan omfattas av FSE-stöd för infrastruktur och beredskap.

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Planering

Strategisk utveckling

- Den svenska regeringen aktivt verkar för att statliga satsningar i nationell plan samspelar med EU:s prioriteringar och att hela Botniska korridoren ges PCI-status.

1. Gränsöverskridande stråk samt försvars- och försörjningsförmåga

Umeå kommun stödjer kommissionens förstärkta fokus på gränsöverskridande infrastruktur. I norra Europa är detta helt avgörande då transportmönstren förändrats efter Rysslands invasion av Ukraina. FSE-förslaget betonar behovet av alternativa rutter, resiliens och civil–militär mobilitet — prioriteringar som direkt möter upp mot situationen i norra Sverige.

I detta sammanhang är **E12-stråket (Mo i Rana – Storuman – Umeå – Vasa)** särskilt viktigt. Stråket:

- förbättrar redundansen mellan Atlantkusten och Finland och kompletterar de av NATO utpekade öst-västliga stråken mot Narvik och Trondheim mellan vilka det är 900 km,
- ger en alternativ öst–västlig transportkorridor vid störningar i nord–sydliga system,
- möjliggör robusta transporter av varor, energi och samhällsviktiga funktioner.

E12-stråket har redan idag en stark institutionell grund genom etablerade organisationer som **Kvarkenrådet EGTC**, **Blå Vägen** och **MidtSkandia**, vilket ger en väl förankrad struktur för gränsöverskridande projekt och finansiering.

Tyvärr har det faktum att **Vasa hamn inte ingår i TEN-T-nätverket** gjort det mer utmanande att fullt ut samverka inom E12-stråket. Detta har begränsat möjligheterna att söka EU-finansiering för gemensamma projekt och försvårat utvecklingen av en helt integrerad öst–västlig korridor. Umeå kommun anser att

detta bör adresseras i den nya FSE-förordningen genom att skapa förutsättningar för att även strategiska hamnar utanför nuvarande TEN-T-status kan omfattas av stöd, särskilt när de fyller en kritisk funktion för försörjningsberedskap och militär mobilitet. Att adressera denna utmaning är viktigt för att uppnå EU:s mål om sammanhängande och resilienta transportflöden i hela TEN-T-nätverket

Umeå kommun uppmanar **att E12 integreras i kommande PCI förslag** och ges möjlighet att ta del av prioriterade FSE-investeringar.

2. Umeå som urban knutpunkt

Som en av norra Sveriges mest betydelsefulla urbana noder och en strategisk punkt i Botniska korridoren bidrar Umeå till TEN-T:s funktion i både nord–sydlig och öst–västlig riktning. Detta ställer särskilda krav på transportsystemet för att säkerställa kapacitet, redundans och multimodalitet**.** Umeå är inte bara en urban nod – det är en strategisk knutpunkt för sjukvård, forskning, utbildning och försörjning av samhällsviktiga varor. Detta ställer särskilda krav på transportsystemet för att säkerställa kapacitet, redundans och multimodalitet

Nyckelfunktioner:

- **Umeå hamn**: Försörjningshamn för hela norra Sverige med kritiska produkter som bränslen, flygbränsle, cement, djurfoder, växtnäring och insatsvaror för industrin.
- **Norrlands universitetssjukhus**: Ett regionsjukhus med nationella uppdrag och högspecialiserad vård, som tillsammans med Umeå universitet försörjer hela norra Sverige med utbildning och forskning.
- **Umeå universitet**: Ett brett universitet med starka forskningsmiljöer och utbildningar som är avgörande för kompetensförsörjning i hela regionen.
- **Umeå Airport och ambulansflyget**: Kritiska för civil och militär mobilitet, beredskap och klimatomställning (elflyg, SAF-produktion och testmiljöer).

Investeringar i Umeå bidrar därför inte enbart lokalt, utan är nödvändiga för att uppnå förordningens mål om kapacitetsstarka noder och europeiskt mervärde. Investeringar för ökad kapacitet och utvecklade nodfunktioner i Umeå är därmed direkt kopplade till uppfyllandet av TEN-T-förordningen och FSE:s mål.

Umeå kommun understryker därför att urbana noder som Umeå måste **ges tillgång till riktade CEF-resurser** för att kunna upprätthålla dessa funktioner och bidra till ett TEN-T-nätverk som fungerar även vid störningar, kriser eller krig.

3. Flygplatsernas roll för beredskap, mobilitet och klimatomställning

Umeå kommun instämmer i EFNS position om att flygplatser i glesbefolkade och perifera regioner bör omfattas av bredare kriterier inom FSE. Umeå Airport fyller en central funktion i:

- civil och militär mobilitet,
- redundans vid kriser eller väderhändelser som slår ut väg och järnväg,
- omställningen till hållbart flyg (elflyg, SAF-produktion och testmiljöer),
- regionens internationella tillgänglighet.

FSE-förslaget bör säkerställa att flygplatser i norra Sverige kan få stöd för nödvändig infrastrukturutveckling kopplad till EU:s mål för beredskap och klimatneutralitet.

4. Omfattningen av den Botniska korridoren

Umeå kommun står även bakom i EFNS förslag om att **hela den Botniska korridoren** bör inkluderas som *Project of Common Interest (PCI)* i förordningens annex. Att begränsa PCI-statusen till enstaka delsträckor riskerar att fragmentera systemet och fördröja nyttan av redan pågående investeringar, såsom Norrbotniabanan. Endast en helhetssyn på korridoren gör det möjligt att uppnå förordningens övergripande mål om ett färdigställt, sammanhängande TEN-T till 2040.

5. Uppmaning till svenska regeringen

Umeå kommun uppmanar den svenska regeringen att i förhandlingarna om FSE-förordningen och i den nationella transportplaneringen:

- Säkerställa att E12-stråket ges PCI status och ges möjlighet till prioriterade FSE-investeringar.
- Driva att öst–västliga förbindelser i norra Sverige omfattas av både FSE-finansiering och statliga investeringar.
- Verka för att urbana noder som Umeå får tillgång till dedikerade CEF-resurser för att uppfylla kommissionens mål om kapacitetsstarka noder och för att TEN-T-nätverket ska fungera även vid kris, krig och störningar samt vid fredstid.
- Säkerställa att hela Botniska korridoren ges PCI-status och att statliga satsningar i nationell plan samspelar med EU:s prioriteringar.
- Verka för att norra Sveriges noder och transportstråk ges hög prioritet inom FSE och militär mobilitet.

Säkerställa att flygplatser i norra Sverige kan omfattas av FSE-stöd för infrastruktur och beredskap med hänsyn till gleshetsprioriteringen.



EUROPEAN
COMMISSION

Brussels, 16.7.2025
COM(2025) 547 final

2025/0221 (COD)

Proposal for a

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

establishing the Connecting Europe Facility for the period 2028-2034, amending Regulation (EU) 2024/1679 and repealing Regulation (EU) 2021/1153

EXPLANATORY MEMORANDUM

1. CONTEXT OF THE PROPOSAL

On 16 July 2025, the Commission adopted a proposal for the next Multiannual Financial Framework for the period post-2027, including a financial envelope of EUR 81 428 000 000 for the 'Connecting Europe Facility' (CEF) for investments in trans-European networks for transport and energy infrastructure, including military mobility and renewable energy projects. This proposal aims to set the legal basis for CEF for the period 2028-2034.

• Reasons and objectives

To achieve smart, sustainable and inclusive growth, the EU needs an up-to-date, high-performance and resilient infrastructure to help connect and integrate the transport and energy sectors throughout the EU and all its regions. These connections are key for the free movement of persons, goods, capital and services.

The trans-European networks for transport and energy:

- facilitate cross-border connections;
- ensure the EU's security;
- increase the competitiveness of Europe's social market economy;
- contribute to combating climate change; and
- lift isolation and foster greater economic, social and territorial cohesion.

High-capacity trans-European networks are also needed to increase the EU's resilience and military preparedness.

Seamless connections for transport and energy throughout Europe will contribute to the success of the single market. They will provide tangible benefits to all European citizens and businesses, by making it more efficient and sustainable for them to travel, ship goods, and access secure, affordable and decarbonised energy.

For this purpose, the CEF supports investments, both in transport and energy infrastructure through the development of the trans-European networks and in cross-border renewable energy projects. In light of increasing risks linked to natural and technological hazards, evolving security threats, and other disruptions, it is essential to ensure that investments under the CEF are risk-informed and disaster resilient, in line with the objectives of the EU Preparedness Union Strategy.

The CEF focuses on projects of highest added value for the EU and catalyses investments in projects with a cross-border impact and European-wide interoperable systems, which must continued to be funded after 2027. By providing support to cross-border projects directly at EU level, the CEF helps overcome coordination problems that arise from the multi-jurisdictional nature of the projects. With its efficient modus operandi, the CEF addresses market failures and helps leverage further investment and funding from other sources, such as national budgets, national energy tariff systems and the private sector, using the full range of tools available under the Financial Regulation.

For transport, the CEF aims to contribute to the completion of the trans-European transport network ('TEN-T'), with the focus on completing the core and extended core network by

2030 and 2040. The development of a European wide multimodal transport network is a key condition for growth and sustainability in Europe – from the entry points which are the ports to the basic land connections needed for the single market and the connectivity of regions. In this context, the CEF will in particular concentrate on infrastructure projects with a strong cross-border dimension, such as the Rail Baltica project, the Brenner Base Tunnel, the Seine-Escaut inland waterway, Brno-Bratislava, Thessaloniki-Bucharest or the development of hinterland connections of TEN-T ports.

In close coordination with the European Competitiveness Fund and the National and Regional Partnership Plans, the CEF also supports interoperable, safe and smart mobility on the TEN-T network (for example by deploying European traffic management systems such as the European Rail Traffic Management System or the River Information Services for inland waterways), or where appropriate, by ensuring their interconnection through interoperability, standards or user terminals, to the EU space systems such as Galileo, EGNOS and the IRIS², for positioning, navigation and timing and for secure connectivity respectively, and helps the EU transition towards sustainable, decarbonised mobility (for example by providing for onshore power supply for vessels in TEN-T ports).

The CEF can also invest in cross-border connections with third countries implementing the extension of TEN-T corridors to candidate countries. For example, this has been done in the period 2021-2027 for the connections to Ukraine and Moldova, improving the functioning of the Solidarity Lanes, and starting preparatory works to align the rail gauge in these two countries to the EU standard. While this was justified due to the crisis following the Russian war of aggression against Ukraine, and in anticipation of their closer integration into the EU market, such investments divert away resources from projects on the territory of Union.

If the TENT-T cross-border projects are not completed, the increase in travel time and travel costs of people and goods will lead to economic losses stemming from reduced total productivity and slower growth of intra-EU trade. This will amount to a reduction in GDP of -0.4% in 2030 and of -0.8% in 2050 relative to a scenario in which the TEN-T cross-border projects are completed. Employment in the Member States would also decrease by -0.08% in 2030 and by -0.13% in 2050 relative to the baseline[1].

The CEF should also provide EU funding for implementing dual-use civilian-military transport projects to enable seamless military mobility throughout the EU. The current transport infrastructure in the EU (including the TEN-T) does not allow for largescale movements of troops and heavy equipment and material at short notice. This is essential for European security and defence, as is recognised in the ‘Joint White Paper for European Defence Readiness 2030’ adopted on 19 March 2025. CEF also contributes to the overall goal of the “European Preparedness Union Strategy” to create a secure and resilient Union that aims at preserving the vital functions of the society in all circumstances.

The EU has identified four priority multimodal military mobility corridors covering rail, road, rivers, sea and air, that need substantial and urgent investments to facilitate the movement of troops and military equipment. These include widening railway tunnels, reinforcing road and railway bridges, and expanding port and airport terminals. Together with Member States and

[1] European Commission: Directorate-General for Mobility and Transport, Schade, W., Khanna, A., Mader, S., Streif, M. et al., *Support study on the climate adaptation and cross-border investment needs to realise the TEN-T network*, Publications Office of the European Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/7839720

the military community priority investments have been identified to remove the most urgent bottlenecks(‘hotspots’).

As an essential tool to complete the Energy Union, the CEF will provide funding to two types of cross-border energy projects:

- energy infrastructure projects in the electricity, hydrogen and carbon dioxide transport sectors that have a significant cross-border impact and have been awarded the status of a project of common interest (PCI) or project of mutual interest (PMI) under the TEN-E Regulation;
- cross-border projects in the field of renewable energy that are based on a cooperation agreement between Member States under the Renewable Energy Directive.

These projects are key to (i) improving the security of energy supply in the EU and in neighbouring third countries; (ii) decarbonising the energy system; (iii) facilitating the integration of renewable energy sources, onshore and offshore; (iv) better integrating energy markets; and (v) giving households and businesses in Europe access to affordable energy; thus contributing to the competitiveness of the European economy and the prosperity of people.

In its conclusions on “Advancing Sustainable Electricity Grid Infrastructure”, as approved by the Transport, Telecommunications and Energy Council on 30 May 2024, the Council acknowledged “the unprecedented investment needs in electricity networks at both transmission and distribution level in order to ensure a highly interconnected, integrated and synchronised European power system”, invited the Commission “to look for ways to increase overall investments for electricity grid infrastructure” and stressed “the need for a robust CEF in order to adequately respond to and support the increased investment needs in onshore and offshore grid development projects”.

- **Consistency with existing policy provisions**

The CEF’s overarching objective is to support the achievement of the EU policy objectives in the transport and energy sectors for the trans-European networks and cross-border cooperation on renewable energy, by enabling or accelerating investments in projects of common interest and projects of mutual interest, and by supporting cross-border cooperation on renewable energy generation.

In the transport sector, the CEF contributes to the EU’s long-term objectives for the completion of the TEN-T core network by 2030[2], the completion of the extended core network by 2040, and where relevant, progress towards the completion of the TEN-T comprehensive network by 2050 through preparatory studies. In particular for the completion of the core network, the next multiannual financial framework (MFF) will thus be decisive.

CEF-funded investments also support the transition towards clean, interoperable and multimodal mobility. The CEF is also helping to develop a European high-speed rail network aimed at connecting EU capitals (including through night trains), and to accelerate rail freight.

[2] Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013, OJ L, 2024/1679, 28.6.2024, http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

In the energy sector, the CEF complements the Trans-European Networks for Energy (TEN-E) framework and the selection of PCIs and PMIs. Under the TEN-E Regulation, the following three-step logic applies to investments in these PCIs and PMIs. First, the market should have the priority to invest. Second, if investments are not made by the market, regulatory solutions should be explored, and the relevant regulatory framework should be adjusted if necessary. Third, where the first two steps are not sufficient to deliver the necessary investments in PCIs, CEF grants may be awarded to eligible PCIs as a last-resort option. The CEF also complements the cooperation mechanisms set out by the Renewable Energy Directive such as statistical transfers, joint projects or joint support schemes.

- **Consistency with other Union policies**

Transport and energy infrastructure and energy generation will be supported to various degrees by different EU financial programmes and instruments, including the CEF, the National and Regional Partnership Plans, the European Competitiveness Fund and Horizon Europe as well as Global Europe.

It is important to make the most efficient use of the various EU financing programmes and instruments and thus maximise the complementarity and added value of investments supported by the EU. This should be achieved via the new structure of the MFF, by maintaining consistency across relevant EU programmes, avoiding overlaps, and focusing on investments with high EU added value.

In this context, the CEF should focus on supporting (i) projects with a cross border dimension on the TEN-T and TEN-E networks, (ii) projects for seamless military mobility across the EU, and (iii) projects in the field of renewable energy cooperation. Investments in the TEN-T network under the National and Regional Partnership Plans should complement investments under the CEF.

The extension of the TEN-T corridors to candidate countries and transport and energy infrastructure in third countries should be supported in close coordination with Global Europe.

A strong co-creation process between R&I and CEF will be pursued in particular for the decarbonisation of all transport modes, but also for energy. Horizon Europe will continue to support Research and Innovation in transport and energy. The European Competitiveness Fund will cover the scale-up and deployment of cutting-edge innovative solutions for the decarbonisation, digitalisation, sustainability and resilience of transport and energy (e.g. new generation of European Air Traffic Management system supported by AI and cloud technologies, civilian-military dual-use and zero-emission ferry of the future). In particular, it should identify the best mix of private and public capital for such investments.

The CEF's actions should be used to address market failures or sub-optimal investment situations, in a proportionate manner, without duplicating or crowding out private financing and should have a clear EU added value. In this respect, the CEF and Savings and Investments Union[3] measures can be mutually supportive, as public funding can be effective to de-risk large infrastructure projects and attract private investments in the EU, creating significant leverage effect. At the same time, the growing availability of efficient collective

[3] COM/2025/124 final

investment vehicles, like the European Long-term Investment Funds (ELTIFs), can efficiently catalyse long-term investments by institutional and other private investors towards infrastructure projects, thereby complementing and amplifying the funding available from CEF. This will also ensure consistency between the actions under the programme and EU State aid rules, including multi-country projects such as Important Projects of Common European Interest (IPCEI), avoiding undue distortions of competition in the single market.

The Union transport and energy objectives must be achieved in way that ensures competitiveness, economic growth, cohesion and security, in consistency with climate and environmental policies. Investments should support climate neutrality by 2050, avoid biodiversity loss, and reduce or eliminate pollution, in line with EU policy and legislation. Where appropriate, nature-based solutions could be integrated into projects, as they can often enhance climate resilience while being cost-effective, and providing benefits to society.

2. LEGAL BASIS, SUBSIDIARITY AND PROPORTIONALITY

• Legal basis

Trans-European networks are covered under Article 170 TFEU, which specifies: ‘The Union shall contribute to the establishment and development of trans-European networks in the areas of transport, telecommunications and energy infrastructures’.

The right for the EU to act in the field of infrastructure financing is set out in Article 171 TFEU which provides that the Union ‘may support projects of common interest supported by Member States, (…) particularly through feasibility studies, loan guarantees or interest-rate subsidies’.

Article 172 TFEU specifies that ‘“"the guidelines and other measures referred to in Article 171 (1) shall be adopted by the European Parliament and the Council, acting in accordance with the ordinary legislative procedure and after consulting the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions.’”

Cross-border cooperation in the field of renewable energy is covered by Article 194(1) TFEU, which provides that, ‘“[i]n the context of the establishment and functioning of the internal market and with regard for the need to preserve and improve the environment, Union policy on energy shall aim, in a spirit of solidarity between Member States, to: (a) ensure the functioning of the energy market; (b) ensure security of energy supply in the Union; [and] (c) promote energy efficiency and energy saving and the development of new and renewable forms of energy’”.

For that purpose, as specified in Article 194(2) TFEU, ‘the European Parliament and the Council, acting in accordance with the ordinary legislative procedure, shall establish the measures necessary to achieve the objectives in Article 194(1).’

• Subsidiarity (for non-exclusive competence)

The scale and the type of the problems targeted by the CEF specifically require EU action since they are by nature EU-wide and can be more efficiently resolved at EU level, leading to overall greater benefits, more accelerated implementation and reduction of costs if the Commission coordinates Member States’ actions.

EU funding is also the appropriate means to address the financing challenges that cross-border projects typically face. The unequal distribution of project benefits and project costs between the different Member States concerned makes it more difficult to finance these projects from national funding sources alone.

- **Proportionality**

The proposal complies with the proportionality principle and falls within the scope for action in the field of the trans-European networks, as defined in Article 170 TFEU, and Article 194 TFEU for cross-border projects in the field of renewable energy. The action envisaged by this proposal is specifically limited to the EU dimension of transport and energy infrastructure and cross-border deployment of renewable energy sources.

- **Choice of the instrument**

The legislative instrument and the type of measure (i.e. funding) are both set out in the TFEU, which provides the legal basis for the CEF, and states that the tasks, priority objectives and the organisation of the trans-European networks may be set out in Regulations.

3. RESULTS OF RETROSPECTIVE EVALUATIONS, STAKEHOLDER CONSULTATIONS AND IMPACT ASSESSMENTS

- **Retrospective evaluations/fitness checks of existing legislation**

The *ex post* evaluation of CEF 2014-2020 and the interim evaluation of CEF 2021-2027 are being conducted in parallel and work is well advanced.

For the CEF 2014-2020, in the transport sector all grant agreements have ended at the end of 2024 and projects are in the process of closing. So far, more than half of the projects have been closed. Those have an absorption rate of 91.3% of the allocated budget, compared to the amount of the latest grant agreement in force. Given this high absorption rate, a very large part of the closed projects achieved their objectives as laid out in the grant agreement (for example: progress on the implementation of cross-border sections, deployment of ERTMS, improved hinterland connections for ports, improved inland waterways, etc.).

For the CEF 2014-2020 in the energy sector, the portfolio consisted of 149 actions, of which 141 actions have already been finalised. Some 8 actions, including large construction projects in the electricity sector are ongoing. The overall financial progress of the entire CEF-1 portfolio at the end of 2024 was 58%.

Most of the transport budget and the larger share of the energy budget for the current CEF 2021-2027, has been allocated to projects. The CEF Transport military mobility budget (EUR 1.7 billion) was frontloaded after Russia's full-scale invasion of Ukraine and is fully allocated. The last funds were allocated in the beginning of 2024, leaving no resources for the four remaining years of the current MFF. By the end of 2024, a few projects were finalised (e.g. alternative fuels infrastructure, safe and secure parking areas). Under CEF Energy, some 166 PCIs and PMIs were selected under the first PCI/PMI list, out of which 41 were awarded funding in the 2024 call, demonstrating the significant funding needs for cross-border energy infrastructure.

Given that investment in infrastructure is a long-term process it is too early to measure results of the CEF 2021-2027. The CEF has secured EUR 1.5 billion in non-reimbursable grant support, enhancing EU-Ukraine cross-border connectivity and increased capacities via the Solidarity Lanes and TEN-T corridors.

The preliminary findings of both CEF evaluations confirm that the programme has performed well to date. The design of the instrument is appropriate to address a historic lack of funding into cross-border infrastructure with high EU added value by ringfencing funding for these projects into a dedicated instrument. It is consistent with other EU funding instruments and policies, particularly on decarbonisation and environmental sustainability. Its governance model (using competitive calls for proposals and direct management of funds through a centralised agency) is well-suited to address the programme's needs and provide a level playing field for applicants.

CEF funding is consistently deemed indispensable, enabling crucial transport projects that would otherwise face significant delays, reduced scope, or not be carried out at all due to insufficient national or private funding. Beyond direct financial support, the CEF also provides significant leverage, attracting additional public and private capital and acting as a strategic anchor for investment.

The latest indication from the number and value of actions funded by topic and subprogramme, as well as from the Programme Performance Statement for CEF 2021-2027, is that the CEF is also on track to achieve most of its output targets, with a strong performance in meeting expected outputs. While the full results and impacts will take time to materialise, the programme's current trajectory suggests positive outcomes in line with its objectives.

As provided under Article 22(4) of Regulation (EU) 2021/1153 establishing the CEF[4] and currently in force, the Commission will publish a progress report in autumn this year on the implementation of the programme from 2021 to 2024. It will present for each sector: the different calls for proposals, the main areas of investment and how CEF was able to react to recent crises.

- **Stakeholder consultations**

A series of public consultations covering the entire spectrum of future EU funding was launched on 12 February and remained open until 6 May 2025. One consultation covered EU funds implemented with Member States and regions and covered trans-European networks, cohesion policy, common agricultural policy, fisheries policy, maritime policy and home affairs.

On trans-European networks, stakeholders underline the critical importance of maintaining a dedicated EU-level instrument for transport infrastructure, (such as CEF), separate from national investment envelopes.

Public authorities from Central and Eastern Europe advocate for dedicated EU support to upgrade and expand key TEN-T corridors, citing delays in electrification, bottlenecks in freight capacity, and gaps in multimodal connectivity. For example, Polish and Romanian respondents point to the need for better east-west links and interoperable signalling systems to improve cross-border mobility.

In the energy domain, stakeholders highlight several persistent challenges that undermine the effectiveness and inclusiveness of EU support for energy infrastructure. Public authorities

[4] Article 22(4) of Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 (Text with EEA relevance) of 7 July 2021.

from Romania, Poland, Germany, and Spain stress that outdated grid infrastructure, especially in rural and coal-dependent areas, acts as a bottleneck for deploying renewable energy. These regions often lack sufficient transmission capacity or face delays in grid modernisation, leading to stalled projects and missed climate targets. Regional and municipal actors, particularly from Finland and the Baltic states, raise concerns about the slow progress of cross-border interconnectors and fragmented planning between national and EU levels. This is seen as weakening the resilience and interoperability of the European energy system, particularly in the context of geopolitical tensions.

From March to May 2025, the Commission organised a European Citizens' Panel on a New European Budget as a way for citizens to engage with EU institutions and have their say on the EU policymaking process. The event included three sessions gathering 150 randomly selected citizens, including an in-person session from 28-30 March, a second online session (April 25-27), and a third and final session in Brussels (May 16-18). The participants, coming from all 27 EU countries and representing the EU's diversity, reflected on where the EU Budget could bring the most added-value to Europeans and also highlighted the importance of cross-border infrastructure, notably in transport. A considerable number of Member States were asking for additional budget for military mobility during the mid-term review of the current MFF in 2024, because of the exhausted CEF envelope. Many Member States also regularly call for military mobility to be set as a priority for EU investments in transport infrastructure, considering the overall geopolitical context and evolving security developments in Council meetings and in formats related to security and defence.

- **Impact assessment**

The proposal is supported by the impact assessment nationally pre-allocated envelopes within the post-2027 MFF, submitted to the Regulatory Scrutiny Board on 7 July 20205. The Board issued its opinion on 10 July.

The impact assessment focused on the design and scope of National and Regional Partnership Plans to implement future nationally pre-allocated envelopes. For investments in trans-European transport (including military mobility), energy infrastructure and cross-border cooperation in renewable energy, it assessed two options for financing cross-border projects: implementation under nationally pre-allocated envelopes or a dedicated instrument for cross-border projects.

The impact assessment compared experience gathered from implementing cross-border projects under current national and regional plans (e.g. cohesion policy, the Recovery and Resilience Facility) and experience within the CEF. It also assessed the administrative burden for Member States' authorities and project promoters for both options and discussed the optimal use of EU funds.

The impact assessment concluded that directly-managed EU support would ensure the predictability and stability needed by complex cross-border projects. Allocating grants through a competitive and phased approach would make it possible to focus on the most mature projects.

Closer links between EU funding and policy priorities of the national plans would enhance their cross-border dimension. However, implementing cross-border infrastructure projects through the plans would be more complex and costly for both Member States' authorities and project promoters. For the Member States to align their investment agendas with those of neighbouring countries would be a lengthy process, both during the initial plan negotiations

and if there are any amendments. For example, Germany would have to coordinate its national plan with eight neighbouring Member States; Hungary with five. In cases where the process is delayed in one or more Member States, this could cause knock-on delays. The Commission could support these coordination efforts (both during the negotiations and through the provision of technical assistance via the plans), but the burden for Member States' authorities would remain significant. This could also significantly increase the administrative burden for project promoters, who would need to implement their cross-border projects under several national plans and report within separate reporting and audit schemes (one per Member State).

However, the impact assessment underscored that the National and Regional Partnership Plans could cater for complementary investments for cross-border sections and for projects of high EU relevance. These could include sections of national interest on the trans-European networks and certain energy projects, such as national grid reinforcements that support cross-border interconnections. Since these projects would be carried out within the territory of a single Member State, their implementation would not entail the additional costs mentioned above for cross-border projects involving more than one Member State. Allocations for these projects could also be very relevant when combined with EU funding as part of centrally-managed, cross-border, renewable energy auctions (auction-as-a-service model).

Directly managed EU support would ensure the predictability and stability needed by complex cross-border projects. Awarding funding directly at EU level would make it possible to maintain the long-term political commitment to strategic projects, to create sufficient certainty, predictability and stability for other investors. Direct management would also facilitate a coordinated implementation of military mobility projects to facilitate the seamless and rapid transport of troops and military equipment across the EU.

Allocating grants in a competitive and phased approach under direct management would ensure predictability of funding and make it possible to focus on the most mature (phases of) projects. Furthermore, if there are significant delays during implementation or if project costs are lower than initially anticipated (for instance through successful public procurement procedures), any amounts not used by beneficiaries could be re-allocated to other projects. The 'use it or lose it' principle of the CEF has ensured that funds are optimised within the programme and are reallocated to other projects offering the best EU added value. For CEF 2014-2020, the 'use it or lose it' approach will make it possible to increase programme absorption from about 80% to 90% based on current estimates.

Direct management of complex cross-border projects would also reduce administrative costs for Member States' authorities. Economies of scale under a cost-based delivery model help keep the overall cost of direct management low. This is confirmed by the high productivity ratio with each full-time equivalent staff member handling an average budget of EUR 25 million per year. This covers the entire lifecycle of programme management from the publication of the call until audit, including feedback to policy and reporting. The direct management of cross-border projects in transport and energy is cost-efficient and represents 0.39% of the EU funds over the 2021-2027 period, including all coordination and management costs incurred in the Commission.

Having a separate instrument would however require efforts to ensure consistency with the transport and energy investments that would be included in the plans.

The Commission proposal reflects the benefits of a dedicated instrument for cross-border projects identified in the impact assessment.

- **Simplification**

The Commission's global simplification efforts under the post-MFF 2027 will also apply to the CEF programme delivery.

The CEF is designed to reduce overlaps and complexity. For transport and energy infrastructure, the CEF will thus focus on projects with a clear cross-border dimension that are complementary to investments under the National and Regional Partnership Plans.

The rules of the National and Regional Partnership Plans and CEF are aligned as much as possible. Clear delimitation between CEF and National and Regional Partnership Plans and alignment of rules will reduce the current complexities of the EU funding landscape and benefit both Member State authorities and beneficiaries.

For further simplification, the CEF will rely, where appropriate, on simplified cost options (lump sums, unit costs) when allocating grants. The regulation will also provide for a further simplified legal framework for the CEF through the possibility to move provisions and conditions to work programmes.

Regulation (EU) [XXX]* of the European Parliament and of the Council [Performance Regulation] proposed as part of the MFF for the period post-2027 aims to reduce the inconsistency and complexity of monitoring and reporting requirements. Monitoring, evaluation and reporting arrangements will not be individually set for every financing instrument such as the CEF, but simplified and streamlined throughout the whole MFF, including for information, communication and visibility.

4. BUDGETARY IMPLICATIONS

The Commission’s proposal for the CEF includes the following amount: EUR 81 428 000 000 (in current prices).

Based on the positive experience from the implementation of the previous CEF programmes, the Commission proposes to continue the implementation of the new programme, for both CEF sectors, with direct management by the Commission and an executive agency.

As detailed in the Legislative Financial and Digital Statement, the proposed budget will cover all the necessary operational expenditure for the implementation of the CEF programme, plus the cost of human resources and other administrative expenditure in connection with the management of the programme.

5. OTHER ELEMENTS

- **Detailed explanation of the specific provisions of the proposal**

Article 1 – Subject matter

This article introduces the subject matter of the Regulation, which is to establish the Connecting Europe Facility programme.

Article 2 – Definitions

This article sets out the definitions relating to the Regulation.

Article 3 – Programme objectives

This article sets out the general objective of the programme and the specific objectives for each sector.

Article 4 – Budget

This article sets outs the indicative financial allocation for the programme.

The article includes a provision to cover all the necessary expenses pertaining to preparatory, monitoring, control, audit, evaluation and other activities; necessary studies, meetings of experts, corporate IT tools and any other technical and administrative assistance needed in connection with the management of the programme.

Article 5 – Additional resources

This article sets the conditions for the additional financial contributions to the programme.

Article 6 – Alternative, combined and cumulative funding

This article ensures that an action that has received a contribution under the programme may also receive a contribution from any other EU programme, if the contributions do not cover the same costs.

Article 7 – Third Countries associated to the programme

This article sets the conditions under which third countries may participate in the programme.

Article 8 – Implementation and forms of Union funding

This article sets out the management mode of CEF as direct management. All forms of funding and financial support envisaged under the Financial Regulation can be used. Support to Financial Instruments or budgetary guarantees shall be channelled through the ECF (European Competitiveness Fund) investment instrument or the GE (Global Europe) delivery mechanism.

Article 9 – Eligibility

This article sets out the criteria for persons and entities to be eligible for the programme.

Article 10 –Complementary rules of grants

This article sets out the conditions for reduction, suspension, termination or transfer of the grants to ensure sound financial management and to mitigate the risks linked with significant delays that can occur in the case of major infrastructure projects. It provides that grants may be reduced or terminated if the action for which the grant was made has not started within one year following the starting date indicated in the grant agreement or if a review of the progress of the action finds that the implementation of the action has suffered such major delays that

the objectives of the action are likely not to be achieved. The article provides for simplifications of grant agreements relating to a global project.

This article also sets the maximum co-financing rates applicable to each sector.

Article 11 – Cross-border projects in the field of renewable energy

This article sets out the objectives and conditions for cross-border projects in the field of renewable energy. It provides general criteria and procedural requirements to select these projects and empowers the Commission to lay down specific criteria and the details of the process for such projects by means of a delegated act. This article also provides for a possibility to transfer funds towards the Union renewable energy financing mechanism set up under Regulation (EU) 2018/1999.

Article 12 – Work programme

This article provides that the programme will be implemented by work programmes referred to in the Article 110 of the Regulation (EU, Euratom) 2024/2509.

Article 13 – Delegated acts

This article allows the Commission to adopt delegated acts relating to the annex to this Regulation.

Article 14 – Exercise of the delegation

This article contains standard provisions on the delegation of powers.

Article 15 – Committee procedure

This article covers the CEF committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011. It specifies that the advisory procedure set out in Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 will apply.

Article 16 – Amendments to Regulation (EU) 2024/1679

This article provides for an amendment to Article 48 of Regulation (EU) 2024/1679 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network. The aim is to shift the legal base of the Commission Implementing Act on dual-use infrastructure standards currently provided for in the CEF Regulation (Article 12(2) of Regulation (EU) 2024/1679). For this implementing act, Regulation (EU) 2024/1679 laying down the infrastructure standards for the TEN-T network is a more appropriate legal base than a CEF spending programme. However, the Commission Implementing Regulation (EU) 2021/1328 will continue to apply until the Commission adopts a new implementing act in accordance with Article 48.3 of the Regulation (EU) 2024/1679.

Article 17 – Repeal

This article repeals the previous CEF Regulation (Regulation (EU) No 2021/1153).

Article 18 – Transitional provisions

This article provides for the transitional provisions relating to the CEF actions and to the technical and administrative assistance.

Article 19 – Entry into force and application

This article states that the Regulation shall apply from 1 January 2028.

Annex

2025/0221 (COD)

Proposal for a

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

establishing the Connecting Europe Facility for the period 2028-2034, amending Regulation (EU) 2024/1679 and repealing Regulation (EU) 2021/1153

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 172, first paragraph, and Article 194(2) thereof,

Having regard to the proposal from the European Commission,

After transmission of the draft legislative act to the national parliaments,

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee[1],

Having regard to the opinion of the Committee of the Regions[2],

Acting in accordance with the ordinary legislative procedure

Whereas:

(1) This Regulation establishes the 'Connecting Europe Facility' Programme (the 'Programme') with a view to accelerating investment in the field of trans-European networks for transport and energy and leveraging funding from both the public and the private sectors, while increasing legal certainty and respecting the principle of technological neutrality. It also aims to facilitate cross-border cooperation in the field of renewable energy, such as through the support of cross-border projects. The Programme should facilitate synergies between the transport and energy sectors to be harnessed to the full extent, thus enhancing the effectiveness of Union action and enabling implementing costs to be optimised. This Regulation lays down a financial envelope for the Programme. For the purpose of this Regulation, current prices are calculated by applying a fixed 2% deflator.

(2) Efficient transportation of people[3] and goods is an essential pillar for the functioning of the Union, playing a crucial role in fostering competitiveness and economic growth, ensuring cohesion, and achieving climate and environmental objectives. The ability of citizens and goods to move freely and efficiently in a well-connected and complete single market enhances connectivity, ensures access to jobs and services, and supports local economies and trade. At the same time, a decarbonized and sustainable transport system is a condition to meet the Union´s climate goals and address the Union's economy's strategic and unsustainable dependence on fossil fuel. Effective and secure freight transport is indispensable for the supply of necessary goods to citizens, keeping our economy running and backing our military security. The Draghi report on the

1 *OJ L.., p.
2 *OJ L.., p.
3 Including persons with reduced mobility and disabilities.

future of competitiveness of Europe[4], recognises the importance of raising investments in transport infrastructure and emphasises the need for an integrated multimodal transport market as well as the strong demand for decarbonization and clean solutions. The Draghi report calls for boosting the digitalisation in the Union across key economic sectors, such as transport. The Letta report on the future of the internal market highlights the transport sector as a key area where deeper European integration is essential to fully unlock the potential of the internal market. The Letta report underlines notably the need to complete the TEN-T network and highlights the opportunities of a pan-European high-speed rail network to revolutionise European travel and catalyse Union integration. The Niinistö report on Europe's civilian and military preparedness stresses the importance of dual-use transport corridors for military movements and supply chains and the resilience of the transport infrastructure to climate change and as well as the need for secure maritime supply routes used for the Union's external trade.

(3) The Union should facilitate projects in disadvantaged, less connected, rural, insular, coastal, peripheral, congested, outermost or isolated regions so as to enable access to the Trans-European energy and transport networks while bringing benefits to the entire Union in terms of security, competitiveness and social, economic and territorial cohesion. Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council[5] identifies the infrastructure of the trans-European transport network, specifies the requirements to be fulfilled by it and provides for measures for their implementation. That Regulation provides for the completion of the core network of the trans-European transport network by 2030 and the extended core network by 2040 through the creation of new infrastructure as well as the substantial upgrading and rehabilitation of existing infrastructure. This will lead to a high-performing network for passengers and goods transportation.

(4) In order to achieve the objectives laid down in Regulation (EU) 2024/1679, it is necessary to financially support the development cross-border, including ports and their hinterland connections as well as the deployment of alternative fuels, and the elimination of missing links and to ensure, where applicable, that the actions supported by the Programme are consistent with the corridor work plans drawn up in accordance with Article 54 of Regulation (EU) 2024/1679 and with the overall network development regarding performance and interoperability.

(5) The Joint White Paper for European Defence Readiness 2030[6] recognised military mobility as an essential component of Union security and defence and stressed the Union added-value in supporting dual-use infrastructure for mobility. The Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council[7] included for the first time a dedicated financial envelope for the development of civilian-defence dual use transport infrastructure. It is essential that the Union's transport

---

4 Mario Draghi, "A competitiveness strategy for Europe", September 2024, https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en

5 Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013 (OJ L, 2024/1679, 28.6.2024)

6 Joint White Paper for European Defence Readiness 2030, JOIN(2025) 120 final, 19 March 2025.

7 Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council of 7 July 2021 establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014 (OJ L 249, 14.7.2021, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/oj).

infrastructure enables rapid and efficient movement of military personnel, material and equipment by air, land and waterborne. Accordingly, the infrastructure for all transport modes should to be upgraded to meet the military requirements. The Programme should seek complementarity with the specific activities supported under the European Competitiveness Fund (also with regard to Important Projects of Common European Interest (IPCEI)), notably aiming at strengthening Member State's access to and availability of military mobility capabilities, and to support the development of digital solutions to facilitate the military mobility as well as measures supported under the National and Regional Partnership Plans.

(6) In the field of military mobility, the Programme aims to contribute to enabling transportation of military equipment and personnel across the EU at speed and scale, taking into account the military expertise at EU level. The Programme should be consistent with EU efforts to increase EU defence readiness as outlined in the Joint White Paper for European Defence Readiness 2030.

(7) The Union has developed its own space systems for Positioning, Navigation and Timing (PNT) (Galileo, EGNOS and LEO PNT), Earth observation and monitoring programme (Copernicus, EOGS) and secure connectivity (GOVSATCOM and IRIS[2]). They all offer advanced services which provide important economic benefits to public and private users. Therefore, any transport or energy infrastructure funded by the CEF, that makes use of PNT or Earth observations services, should be technically compatible with those systems. To ensure such compatibility, where relevant, the work programme can ensure that actions supported by the CEF that include PNT, connectivity or observation technology are technically compatible with the EU space systems.

(8) The PROTECT EU Strategy stresses that security is the bedrock upon which all our freedoms are built and builds on the consideration that security shall be mainstreamed in all EU policies.

(9) The expansion and upgrade of energy infrastructure is an essential condition for a genuine Energy Union that is complete and interconnected, ensuring the Union's energy security and independence, energy affordability, industrial competitiveness, while meeting the Union's climate and energy objectives towards 2030 and achieving climate neutrality by 2050. Energy grids are necessary for the uptake of additional generation of renewable energy, including offshore generation, for boosting industrial decarbonisation and electrification, and for ensuring a well-functioning and competitive internal energy market that delivers a secure and affordable supply of energy. The Draghi Report recognises also the importance of raising investments in energy infrastructure. The Draghi report pointed in particular to investment in energy grids and the need to rapidly increase the deployment of cross-border energy infrastructure to ensure the integration of renewable energy into the European system and decarbonise Europe's industry. In the Clean Industrial Deal[8] and the Action Plan for Affordable Energy[9], the Commission underlined the crucial role of completing the Energy Union by investing in energy infrastructure and cross-border grids for safeguarding the competitiveness of European industry and the prosperity of people as well as for the affordability and security of energy supply. The Action Plan for Affordable Energy indicates that every person, community, and business should

8 COM/2025/85 final
9 COM/2025/79 final

benefit from the clean transition. According to the Monitoring Report on electricity infrastructure[10] of the Agency for the Cooperation of Energy Regulators, cross-border capacity needs will amount to 66 GW by 2030, of which 32 GW currently remain unaddressed. The support of the Programme to cross-border projects will play an important part in addressing this gap.

(10) Special consideration should be given to cross-border energy interconnections, including complex projects such as hybrid interconnectors, including those necessary to reach the 15 % electricity interconnection target for 2030 established by Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council[11].

(11) Regulation (EU) 2022/869 of the European Parliament and of the Council[12] lays down guidelines for the timely development and interoperability of trans-European energy infrastructure. It provides for the identification of projects of common interest and of projects of mutual interest and determines the conditions for eligibility of these projects for Union financial assistance. However, given their cross-border nature, projects of common interest and projects of mutual interest not only create significant positive externalities and foster solidarity, but also entail specific challenges for project promoters, due to their multi-jurisdictional nature, coordination challenges and an often asymmetrical distribution of costs and benefits. They therefore require Union level support.

(12) In the field of energy, the Programme aims to contribute to the development of projects of common interest and projects of mutual interest, with a view to promoting energy market integration and interoperability of energy networks across borders. Furthermore, the Programme aims to facilitate decarbonisation, promoting energy efficiency and ensuring security of supply, and facilitating cross-border cooperation in the field of energy including renewable energy generation, as well as storage facilities that are not fulfilling the eligibility criteria of Regulation (EU) 2022/869. In doing so the interests of all stakeholders liable to be affected should be taken into account.

(13) Cross-border cooperation between Member States, or between Member States and third countries, in the field of renewable energy is key to achieve the Union's objectives in terms of decarbonisation, competitiveness, completion of the internal energy market and security of supply in a cost-efficient and sustainable manner. The Programme aims to address a risk that cross-border cooperation will remain at a sub-optimal level in the absence of Union financial assistance.

---

10 ACER: Electricity infrastructure development to support a competitive and sustainable energy system, 2024 Monitoring Report, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER_2024_Monitoring_Electricity_Infrastructure.pdf.

11 Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the Governance of the Energy Union and Climate Action, amending Regulations (EC) No 663/2009 and (EC) No 715/2009 of the European Parliament and of the Council, Directives 94/22/EC, 98/70/EC, 2009/31/EC, 2009/73/EC, 2010/31/EU, 2012/27/EU and 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council, Council Directives 2009/119/EC and (EU) 2015/652 and repealing Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council (OJ L 328, 21.12.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj).

12 Regulation (EU) 2022/869 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2022 on guidelines for trans-European energy infrastructure, amending Regulations (EC) No 715/2009, (EU) 2019/942 and (EU) 2019/943 and Directives 2009/73/EC and (EU) 2019/944, and repealing Regulation (EU) No 347/2013 (OJ L 152, 3.6.2022, p. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/869/oj).

(14) Cross-border projects in the field of renewable energy should provide cost savings for the deployment of renewable energy across the Union or other benefits for system integration, security of supply, competitiveness or innovation, in comparison to a similar project implemented by one of the participating Member States or third country alone. When selecting the projects, the Commission should particularly consider their contribution to the further integration of the Union internal energy market and endeavour to take, where possible, into consideration geographical balance. In case of grants for works, the applicant should demonstrate the need to overcome market failures or financial obstacles such as insufficient commercial viability, high upfront costs or the lack of market finance.

(15) The Programme should enable a transfer of funds to the Union renewable energy mechanism established by Article 33 of Regulation (EU) 2018/1999[13], to ensure contribution to the enabling framework set out in Article 3(5) of Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council[14]. This transfer can also concern projects that fall under the definition of cross-border projects in the field of renewable energy. Where relevant, the Commission should endeavour to prioritise such financial support for projects that enhance the further integration of the Union internal energy market, including cross-border projects in the field of renewable energy.

(16) Synergies between the development of trans-European networks in transport and energy and cross-border projects in the field of renewable energy with strong cross border impact supported by CEF, and transport and energy projects in the scope of the National and Regional Partnership Plans, the Framework Programme for Research and Innovation, and the European Competitiveness Fund should be ensured. Synergies could also imply support for Important Projects of Common European Interest (IPCEI) focussing on cross-border infrastructure in the transport and energy sector.

(17) The Programme should also seek coherence with actions financed under Global Europe. It is important that the trans-European networks for transport and for energy are well connected to third countries. The respective policy frameworks identify projects of common interest between Member States and third countries, or projects of mutual interest, which are the priority for the transport and energy connections from and to these third countries. For these projects, the support provided under the Programme should be closely coordinated with support provided under the Global Europe. In the field of transport, the cross-border sections listed in the Annex to this Regulation should be prioritised.

(18) In a rapidly changing economic, social and geopolitical environment, recent experience has shown the need for a more flexible multiannual financial framework and Union programmes. To that effect, and in line with the objectives of the CEF, the funding should duly consider the evolving policy needs and Union's priorities as

---

13 Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the Governance of the Energy Union and Climate Action, amending Regulations (EC) No 663/2009 and (EC) No 715/2009 of the European Parliament and of the Council, Directives 94/22/EC, 98/70/EC, 2009/31/EC, 2009/73/EC, 2010/31/EU, 2012/27/EU and 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council, Council Directives 2009/119/EC and (EU) 2015/652 and repealing Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council (Text with EEA relevance)

14 Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources (OJ L 328, 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

identified in relevant documents published by the Commission, in Council conclusions and European Parliament resolutions while ensuring sufficient predictability for the budget implementation.

(19) To ensure consistency, the budgetary guarantee and financial instruments under the Programme, including when combined with other forms of non-repayable support in blending operations, should be implemented in accordance with the applicable rules of the ECF InvestEU Instrument and GE delivery mechanisms through agreements concluded for that type of support under the ECF InvestEU Instrument and GE delivery mechanisms.

(20) Where Union support under the Programme is to be provided in the form of a budgetary guarantee or a financial instrument, including where combined with non-repayable support in a blending operation, it is necessary that such support is provided exclusively through the ECF InvestEU Instrument and GE delivery mechanisms in accordance with the applicable rules of the ECF Investment Instrument and GE delivery mechanisms. In the case of ECF InvestEU Instrument delivering the objectives of this Programme, advisory support should be available to all Member States at their request. Such support could cover capacity building, support for project identification, preparation and implementation, as well as advice on financial instruments and investment platforms.

(21) The Programme should optimise the use of available funding through close monitoring of the funding made available and through applying, where appropriate, reduction or termination of grants. This should allow the reallocation of the budget dedicated to an action that remains unspent during its designated timeframe to other actions falling within the scope of this Programme.

(22) Given the size of the necessary works, it can happen that for the implementation of a cross-border section, several activities are carried out in parallel and are supported through different grant agreements but contributing to the same objective which is called the ’global project’. In order to contribute to a more efficient use of Union resources and ensure that important infrastructure objectives can be fully achieved, the Programme should allow for redirection of available funds within the scope of the same global project. Without prejudice to the use of competitive procedures in line with Article 192(1) of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509 of the European Parliament and of the Council[15] and in addition to the provisions of Article 198 of that Regulation, it should be possible to award such redirection of funds through amendments to the original actions, subject to the conditions set out in the work programme, including the maximum Union contribution.

(23) Regulation (EU, Euratom) 2024/2509 of the European Parliament and of the Council applies to the Programme. It lays down the rules on the establishment and the implementation of the general budget of the Union, including the rules on grants, prizes, non-financial donations, procurement, indirect management, financial assistance, financial instruments and budgetary guarantees.

(24) In accordance with Regulation (EU, Euratom) 2024/2509 Regulation, the work programmes and the call documents are the appropriate place to set out more technical

[15] Regulation (EU, Euratom) 2024/2509 of the European Parliament and of the Council of 23 September 2024 on the financial rules applicable to the general budget of the Union (OJ L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

implementation details for the budget across the set of policies supported by the Programme, including specific eligibility and award criteria depending on the instrument of budget implementation, whether grant or procurement, and the specific policy objectives pursued. In accordance with Article 136 of the Financial Regulation, eligibility restrictions should apply to high-risk suppliers, for security reasons.

(25) The support provided by the Programme should boost investment by addressing market failures or sub-optimal investment situations, in a proportionate manner avoiding duplication or crowding out and by incentivising private funding and should have a clear Union added-value. Without prejudice to the application of Articles 107 and 108 TFEU to national resources, this approach will ensure consistency between the actions under the Programme and the State aid rules, thereby avoiding undue distortions of competition in the internal market. Furthermore, the CEF and Savings and Investments Union[16] measures can be mutually supportive, as public funding can be effective to de-risk large infrastructure projects and attract private investments in the EU, creating significant leverage effect. At the same time, the growing availability of efficient collective investment vehicles, like the European Long-term Investment Funds (ELTIFs), can efficiently catalyse long-term investments by institutional and other private investors towards infrastructure projects, thereby complementing and amplifying the funding available from CEF.

(26) In order to ensure uniform conditions for the implementation of the Programme through work programmes, implementing powers should be conferred on the Commission. Those powers should be exercised in accordance with Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 laying down the rules and general principles concerning mechanisms for control by the Member States of the Commission's exercise of implementing powers[17].

(27) In accordance with Regulation (EU, Euratom) 2024/2509, Regulation (EU, Euratom) No 883/2013 of the European Parliament and of the Council[18], Council Regulations (EC, Euratom) No 2988/95[19], (Euratom, EC) No 2185/96[20] and (EU) 2017/1939[21], the financial interests of the Union are to be protected through proportionate measures, including the prevention, detection, correction and investigation of irregularities and fraud, the recovery of funds lost, wrongly paid or incorrectly used and, where

16 COM/2025/124 final

17 Regulation (EU) No 182/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 laying down the rules and general principles concerning mechanisms for control by Member States of the Commission’s exercise of implementing powers, OJ L 55, 28.2.2011, p. 13–18.

18 Regulation (EU, Euratom) No 883/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 September 2013 concerning investigations conducted by the European Anti-Fraud Office (OLAF) and repealing Regulation (EC) No 1073/1999 of the European Parliament and of the Council and Council Regulation (Euratom) No 1074/1999,(OJ L248, 18.9.2013, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/883/oj)

19 Council Regulation (EC, Euratom) No 2988/95 of 18 December 1995 on the protection of the European Communities financial interests (OJ L312, 23.12.95, p.1). LI: http://data.europa.eu/eli/reg/1995/2988/oj).

20 Council Regulation (Euratom, EC) No 2185/96 of 11 November 1996 concerning on-the-spot checks and inspections carried out by the Commission in order to protect the European Communities' financial interests against fraud and other irregularities (OJ L292, 15.11.96, p.2). ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1996/2185/oj).

21 Council Regulation (EU) 2017/1939 of 12 October 2017 implementing enhanced cooperation on the establishment of the European Public Prosecutor’s Office (‘the EPPO’) (OJ L283, 31.10.2017, p.1). ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/1371/oj).

appropriate, the imposition of administrative sanctions. In particular, in accordance with Regulation (EU, Euratom) No 883/2013 and (Euratom, EC) No 2185/96 the European Anti-Fraud Office (OLAF) may carry out investigations, including on-the-spot checks and inspections, with a view to establishing whether there has been fraud, corruption or any other illegal activity affecting the financial interests of the Union. In accordance with Regulation (EU) 2017/1939, the European Public Prosecutor's Office (EPPO) may investigate and prosecute fraud and other illegal activities affecting the financial interests of the Union as provided for in Directive (EU) 2017/1371 of the European Parliament and of the Council[22]. In accordance with Regulation (EU, Euratom) 2024/2509, any person or entity receiving Union funds is to fully cooperate in the protection of the Union's financial interests, to grant the necessary rights and access to the Commission, OLAF, EPPO and the European Court of Auditors and to ensure that any third parties involved in the implementation of Union funds grant equivalent rights. Third countries associated to the Programme are to grant the necessary rights and access required for the authorising officer responsible, OLAF and the Court of Auditors to comprehensively exercise their respective competences.

(28) The Programme is to be implemented in accordance with Regulation (EU) [XXX]* of the European Parliament and of the Council [Performance Regulation] which establishes the rules for the expenditure tracking and the performance framework for the budget, including rules for ensuring a uniform application of the principles of 'do no significant harm' and gender equality referred to in Article 33(2), points (d) and (f), of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509 respectively, rules for monitoring and reporting on the performance of Union programmes and activities, rules for establishing a Union funding portal, rules for the evaluation of the programmes, as well as other horizontal provisions applicable to all Union programmes such as those on information, communication and visibility.

(29) Pursuant to Article 85 (1) of Council Decision (EU) 2021/1764[23], persons and entities established in overseas countries and territories (OCTs) are eligible for funding subject to the rules and objectives of the Programme and possible arrangements applicable to the Member State to which the relevant OCT is linked.

(30) The Programme should respect the rights of persons with disabilities and in particular, ensure accessibility for them particularly in the transport sector.

(31) The Programme should be open for cooperation with third countries where this is in the interest of the Union. To this extent, the Union may associate, fully or partially, third countries to the constituent activities of the Programme. Association should be subject to a fair balance of contribution and benefits of the third country and ensure the protection of the financial and security interests of the Union.

(32) In order to take due account of the development of the trans-European network, the power to adopt acts in accordance with Article 290 of the Treaty on the Functioning of the European Union should be delegated to the Commission in respect of the amendments of the indicative list of projects of common interests in the Annex to this

---

22 Directive (EU) 2017/1371 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2017 on the fight against fraud to the Union's financial interests by means of criminal law (OJ L 198, 28.7.2017, p. 29).

23 Council Decision (EU) 2021/1764 of 5 October 2021 on the association of the Overseas Countries and Territories with the European Union including relations between the European Union on the one hand, and Greenland and the Kingdom of Denmark on the other (Decision on the Overseas Association, including Greenland) (OJ L 355, 7.10.2021, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2021/1764/oj).

Regulation. It is of particular importance that the Commission carry out appropriate consultations during its preparatory work, including at expert level, and that those consultations be conducted in accordance with the principles laid down in the Interinstitutional Agreement of 13 April 2016 on Better Law-Making[24]. In particular, to ensure equal participation in the preparation of delegated acts, the European Parliament and the Council receive all documents at the same time as Member States' experts, and their experts systematically have access to meetings of Commission expert groups dealing with the preparation of delegated acts.

(33) Article 12(2) of Regulation (EU) 2021/1153 empowers the Commission to adopt implementing acts specifying the infrastructure requirements applicable to certain categories of dual use infrastructure actions. On that basis, Commission Implementing Regulation (EU) 2021/1328[25] was adopted. Following the revision of the legal framework with the adoption of Regulation (EU) 2024/1679 and in order to ensure the ability to further update the infrastructure requirements independently of the limited duration of the present regulation, it is necessary to the empowerment in that act to adopt implementing acts specifying the infrastructure requirements applicable to certain categories of dual use infrastructure actions should be laid down in that Regulation. Regulation (EU) 2024/1679 should therefore be amended accordingly so that it empowers the Commission to adopt implementing acts for that purpose.

(34) Regulation (EU) 2021/1153 should be repealed, with effect from 1 January 2028.

HAVE ADOPTED THIS REGULATION:

Article 1

Subject matter

This Regulation establishes the Connecting Europe Facility (the 'Programme') and lays down the objectives of the Programme, its budget for the period 2028-2034, the forms of Union funding and the rules for providing such funding.

Article 2

Definitions

For the purpose of this Regulation, the following definitions apply:

1. 'action' means any activity which has been identified as financially and technically independent, has a set timeframe and is necessary for the implementation of a project;

2. 'trans-European transport network' means the trans-European transport network referred to in Regulation (EU) 2024/1679;

---

24 OJ L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

25 Commission Implementing Regulation (EU) 2021/1328 of 10 August 2021 specifying the infrastructure requirements applicable to certain categories of dual-use infrastructure actions pursuant to Regulation (EU) 2021/1153 of the European Parliament and of the Council (OJ L 288, 11.8.2021, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/1328/oj).

3. ‘project of common interest’ means a project of common interest as defined in Article 3, point (1), of Regulation (EU) 2024/1679 or Article 2, point (5), of Regulation (EU) 2022/869;

4. ‘sustainable trans-European transport network’ means a trans-European transport network fulfilling the requirements laid down in Articles 5 and 45 of Regulation (EU) 2024/1679;

5. ‘smart trans-European transport network’ means a trans-European transport network fulfilling the requirements laid down in Articles 43 and 45 of Regulation (EU) 2024/1679

6. ‘resilient trans-European transport network’ means a trans-European transport network fulfilling the requirements laid down in Article 46 of Regulation (EU) 2024/1679;

7. ‘military mobility’ means the ability of the European Union and its Member States to rapidly and effectively transport, move, and deploy military personnel, equipment, and supplies within and across the borders of Member States, ensuring timely and effective response of Member States Armed forces;

8. ‘studies’ means activities needed to prepare project implementation, such as preparatory, mapping, feasibility, evaluation, testing and validation studies, including in the form of software, and any other technical support measure, including prior action to define and develop a project and decide on its financing, such as reconnaissance of the sites concerned and preparation of the financial package;

9. ‘works’ means the purchase, supply and deployment of components, systems and services including software, the carrying out of development and construction and installation activities relating to a project, the acceptance of installations and the launching of a project;

10. ‘project of mutual interest’ means a project of mutual interest as defined in Article 2, point (6), of Regulation (EU) 2022/869;

11. ‘cross-border project in the field of renewable energy’ means any of the following:

    (a) a project for the production of renewable energy which is included in a cooperation agreement within the meaning of Articles 8, 9, 11 or 13 of Directive (EU) 2018/2001;

    (b) a storage project, including co-located energy storage within the meaning of Article 2, point (44d), of Directive (EU) 2018/2001, that supports the integration of renewable energy into the energy system of the Union, except for energy storage facilities within the meaning of Annex II, point (1)(c), of Regulation (EU) 2022/869 and that is included in a similar arrangement between two or more Member States, or between one or more Member States and one or more third countries.

Article 3

Programme objectives

1. The general objectives of the Programme are to build, develop, secure, modernise and complete the trans-European networks in the transport and energy sectors, with the intention of supporting a functioning single market and fostering cohesion; to

facilitate military mobility on the trans-European transport networks; to facilitate cross-border cooperation in the field of renewable energy; and to facilitate synergies among the transport and energy sectors.

2. The Programme has the following specific objectives:

(a) in the transport sector:

(i) to contribute to the development of projects of common interest relating to interconnected, interoperable, decarbonised, smart, safe, sustainable, resilient, secure and multimodal transport networks in accordance with Regulation (EU) 2024/1679, in particular through:

(1) actions relating to the projects of common interest with cross-border dimension implementing the trans-European transport network, including actions on the indicative sections listed in the Annex to this Regulation;

(2) actions relating to the projects of common interest with Union dimension relating to the completion of a smart, resilient, decarbonised and sustainable trans-European transport network;

(3) actions relating to the projects of common interest with cross-border dimension with third countries implementing the trans-European transport network in accordance with Article 9 of Regulation (EU) 2024/1679;

(ii) to adapt parts of the trans-European transport network for the dual use of the transport infrastructure with a view to improving both civilian and military mobility, focusing on the four EU Priority Military Mobility Corridors identified by Member States in Annex II to the Military Requirements for Military Mobility within and beyond the Union, as approved by the Council on 18 March 2025 and with reference ST 6728/25 ADD1;

(b) in the energy sector,

(i) to contribute to the development of projects of common interest and projects of mutual interest as set out in Article 18 of Regulation (EU) 2022/869, with a view to promoting the completion of the Energy Union, the integration of an efficient and competitive internal energy market, and the interoperability of networks across borders and sectors, to facilitating decarbonisation of the economy, to promoting energy efficiency and to ensuring resilience and security of supply;

(ii) to facilitate cross-border cooperation in the field of renewable energy, through the support of cross-border projects in the field of renewable energy or through competitive bidding for new renewable energy projects under the Union renewable energy financing mechanism established by Article 33 of Regulation (EU) 2018/1999, where the conditions referred to in of Article 11(5) of this Regulation are met, with a view to achieving the Union’s objectives in terms of decarbonisation, competitiveness, completion of the internal energy market, resilience and security of supply in a cost-efficient manner.

Article 4

Budget

1. The indicative financial envelope for the implementation of the Programme for the period 2028- 2034 is set at EUR 81 428 000 000 in current prices.

2. The distribution of the amount referred to in paragraph 1 shall be indicatively as follows:

   (a) EUR 51 515 000 000 for the specific objectives on transport and military mobility referred to in Article 3(2), point (a);

   (b) EUR 29 912 000 000 for the specific objectives on energy referred to in Article 3(2), point (b).

3. Budgetary commitments for activities extending over more than one financial year may be broken down over several years into annual instalments.

4. Appropriations may be entered in the Union budget beyond 2034 to cover the expenses necessary and to enable the management of actions not completed by the end of the Programme.

5. The financial envelope referred to in paragraph 1 of this Article and the amounts of additional resources referred to in Article 5 may also be used for technical and administrative assistance for the implementation of the Programme and of the sector-specific guidelines in Regulation (EU) 2024/1679 or Regulation (EU) 2022/869, such as preparatory, monitoring, control, audit and evaluation activities, corporate information technology systems and platforms, information and communication activities, including corporate communication on the political priorities of the Union, and all other technical and administrative assistance or staff-related expenses incurred by the Commission for the management of the Programme.

Article 5

Additional resources

1. Member States, Union institutions, bodies and agencies, third countries, international organisations, international financial institutions, or other third parties may make additional financial or non-financial contributions to the Programme, without prejudice to Articles 107 and 108 TFEU. Additional financial contributions shall constitute external assigned revenue within the meaning of Article 21(2), points (a), (d), or (e), or Article 21(5) of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509.

2. Resources allocated to Member States under shared management may, at their request, be made available to the Programme. The Commission shall implement those resources directly or indirectly in accordance with Article 62(1), point (a) or (c) of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509. They shall be additional to the amount referred to in Article 4(1) of this Regulation. Those resources shall be used for the benefit of the Member State concerned. Where the Commission has not entered into a legal commitment under direct or indirect management for additional amounts thus made available to the Programme, the corresponding uncommitted amounts may, at the request of the Member State concerned, be transferred back to one or more respective source programmes or their successors.

Article 6

Alternative, combined and cumulative funding

1. The Programme shall be implemented in coordination with other Union programmes. An action that has received a Union contribution from another programme may also receive a contribution under the Programme. The rules of the relevant Union programme shall apply to the corresponding contribution or a single set of rules may be applied to all contributions under the Programme and a single legal commitment may be concluded. If the Union contributions is based on eligible cost, the cumulative support from the Union budget shall not exceed the total eligible costs of the action and may be calculated on a pro-rata basis in accordance with the documents setting out the conditions for support.

2. Award procedures under the Programme may be conducted jointly under direct or indirect management with Member States, Union institutions, bodies and agencies, third countries, international organisations, international financial institutions, or other third parties (‘partners to the joint award procedure’), provided the protection of the financial interests of the Union is ensured. Such procedures shall be subject to a single set of rules and lead to the conclusion of single legal commitments. For that purpose, the partners to the joint award procedure may make resources available to the Programme in accordance with Article 5 of this Regulation, or the partners may be entrusted with the implementation of the award procedure, where applicable in accordance with Article 62(1), point (c), of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509.In joint award procedures, representatives of the partners to the joint award procedure may also be members of the evaluation committee referred to in Article 153(3) of Regulation (EU, EURATOM) 2024/2509.

Article 7

Third countries associated to the Programme

1. The Programme may be opened to the participation of the following third countries through full or partial association, in accordance with the objectives laid down in Article 3 and in accordance with the relevant international agreements or any decisions adopted under the framework of those agreements and applicable to:

   (a) members of the European Free Trade Association which are members of the European Economic Area, as well as European micro-states;

   (b) acceding countries, candidate countries and potential candidates;

   (c) European Neighbourhood Policy countries;

   (d) other third countries.

2. The association agreements for participation in the Programme shall:

   (a) ensure a fair balance as regards the contributions and benefits of the third country participating in the Programme;

   (b) lay down the conditions of participation in the programmes, including the calculation of financial contributions, consisting of an operational contribution and a participation fee, to a programme and its general administrative costs;

(c) not confer on the third country any decision-making power in the Programme;

(d) guarantee the rights of the Union to ensure sound financial management and to protect its financial interests;

(e) where relevant, ensure the protection of security and public order interests of the Union.

For the purposes of point (d), the third country shall grant the necessary rights and access required under Regulations (EU, Euratom) 2024/2509 and (EU, Euratom) No 883/2013, and guarantee that enforcement decisions imposing a pecuniary obligation on the basis of Article 299 TFEU, as well as judgements and orders of the Court of Justice of the European Union, are enforceable.

Article 8

Implementation and forms of Union funding

1. The Programme shall be implemented in accordance with Regulation (EU, Euratom) 2024/2509 under direct management or under indirect management with entities referred to in Article 62(1), point (c), of that Regulation.

2. Union funding may be provided in any form in accordance with Regulation (EU, Euratom) 2024/2509, in particular grants, prizes, procurement, and non-financial donations.

3. Where Union support is provided in the form of a budgetary guarantee or a financial instrument, including where combined with non-repayable support in a blending operation, it shall be exclusively provided through the ECF InvestEU Instrument or GE delivery mechanism and implemented in accordance with the applicable rules of the ECF InvestEU Instrument and GE delivery mechanism through agreements concluded for that type of support under the ECF InvestEU Instrument or GE delivery mechanisms.

4. Union support in the form of a budgetary guarantee shall be provided within the maximum amount of the budgetary guarantee established by the ECF or GE Regulation.

5. Where the Programme makes use of the ECF InvestEU Instrument or GE delivery mechanism, it shall provide the provisioning for the budgetary guarantee and the financing to financial instruments, including when combined with non-repayable support in the form of a blending operation.

Article 9

Eligibility

1. Eligibility criteria shall be set to support achievement of the objectives laid down in Article 3 of this Regulation and in accordance with Regulation (EU, Euratom) 2024/2509.

2. In award procedures under direct or indirect management, one or more of the following legal entities may be eligible to provide or to receive Union support:

(a) entities established in a Member States;

(b) entities established in an associated third country;

(c) international organisations;

(d) other entities established in non-associated third countries where the funding of such entities is essential for implementing the action and contributes to the objectives laid down in Article 3.

3. In addition to Article 168(2) and (3) of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509, associated third countries referred to in Article 7(1) of this Regulation may, where relevant, participate in and benefit from any procurement mechanisms set out in Article 168(2) and (3) of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509. Rules applicable to Member States shall be applied, *mutatis mutandis*, to participating associated third countries.

4. Award procedures affecting security or public order, in particular concerning strategic assets and interests of the Union or its Member States, shall be restricted in accordance with Article 136 of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509. In accordance with Article 136 of the Financial Regulation, eligibility restrictions shall apply to high-risk suppliers, in line with EU law, for security reasons.

5. As regards actions referred to in Article 3(2), point (a), of this Regulation, the assessment of proposals against the award criteria shall, where applicable, ensure that proposed actions are consistent with the corridor work plans and implementing acts referred to in Articles 54 and 55 of Regulation (EU) 2024/1679 and that they take into account the consultative opinion of the responsible European Coordinator pursuant to Article 52(9) of that Regulation.

6. Grant proposals shall be submitted by one or more Member States or with the approval of the Member States concerned by the project of common interest or project of mutual interest.

7. Award procedures for grants or parts thereof, that are already fully financed from other public or private sources, except contributions from the Union in the context of synergy actions referred to in Article 6, shall not be eligible for funding.

8. The work programme referred to in Article 110 of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509 or the documents related to the award procedure may further specify the eligibility criteria set out in this Regulation or set additional eligibility criteria for specific actions.

Article 10

Complementary rules for grants

1. In addition to the grounds for reduction set out in Article 132(4) of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509, the amount of the grant may be reduced under the following conditions:

(a) as regards studies, where the action has not started within one year following the starting date indicated in the grant agreement;

(b) as regards works, where the action has not started within two years following the starting date indicated in the grant agreement;

(c) following a review of the progress of the action, it is established that the implementation of the action has suffered such major delays that the objectives of the action are unlikely to be achieved;

2. The grant agreement may be amended or terminated on the basis of the conditions set out in paragraph 1.

3. Available commitment appropriations resulting from the application of paragraph 1 or 2 shall be made available under this Programme.

4. Without prejudice to the use of competitive procedures wherever appropriate in accordance with Article 192(1) of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509 and in addition to Article 198 of that Regulation, the work programme referred to in Article 12 of this Regulation may, where duly justified with reference to the need to facilitate completion of a global project, specify an action and beneficiaries, and set out an amount up to which proposals may be invited for extension of ongoing or completed actions under the Programme, while ensuring equal treatment and transparency in line with Article 191 of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509. The award for ongoing actions may take the form of an amendment to the original action by adding new activities and increasing the maximum Union contribution. The commitment appropriations referred to in paragraph 3 of this Article shall be used to cover the amounts reserved in the work programme for such awards.

5. For studies, the amount of Union financial support shall not exceed 50% of the total eligible costs.

6. For works relating to the specific objective referred to in Article 3(2), point (a), the amount of Union financial support shall not exceed 50% of the total eligible cost. The co-financing rate for actions taking place in Member States with a per capita GNI of less than 90 % of the Union GNI, the amount of Union financial support shall not exceed 75% of the total eligible cost.

7. For works relating to the specific objectives referred to in Article 3(2), point (b), the following shall apply:

   (a) the amount of Union financial support shall not exceed 50% of the total eligible cost;

   (b) the co-financing rates referred to in point (a) may be increased to a maximum of 75% of the total eligible cost for actions contributing to the development of projects of common interest which, based on the evidence referred to in Article 18(2) of Regulation (EU) 2022/869, provide a high degree of regional or Union-wide security of supply, strengthen the solidarity of the Union or offer highly innovative solutions.

8. In each of the transport and energy sectors, as regards works undertaken in outermost regions, a specific maximum co-financing rate of 60% shall apply.

9. The support provided by the Programme shall accelerate or boost investments by addressing market failures or sub-optimal investment situations, in a proportionate manner, avoiding duplication or crowding out, and by incentivising private funding and shall have Union added-value.

Article 11

Cross-border projects in the field of renewable energy

1. The Commission shall conduct, at least once a year, a selection of cross-border projects in the field of renewable energy, based on the criteria and procedure set out

in this Article, in the delegated act referred to in paragraph 4 of this Article and the related work programme referred to in Article 12.

2. Cross-border projects in the field of renewable energy should provide cost savings for the deployment of renewable energy across the Union or other benefits for system integration, security of supply, competitiveness or innovation, in comparison to a similar project implemented by one of the participating Member States or third country alone.

3. In case of grants for works, the applicant should demonstrate the need to overcome market failures or financial obstacles such as insufficient commercial viability, high upfront costs or the lack of market finance.

4. By (day month year) (or 12 months after entry into force of this act), the Commission shall adopt a delegated act in accordance with Article 14 supplementing this Regulation by laying down the specific criteria and procedure for the selection of cross-border projects in the field of renewable energy.

5. The Commission may decide to allocate the Programme budget envisaged for cross-border projects in the field of renewable energy to the Union renewable energy financing mechanism established by Article 33 of Regulation (EU) 2018/1999 where it can achieve the specific objective referred to in Article 3(2), point (b)(ii) of the Regulation, and where it can contribute to the reduction of the costs of capital for renewable energy projects. The total contribution made for the period from 1 January 2028 to 31 December 2034 shall not exceed 5% of the budget of this Programme envisaged for the specific objectives referred to in Article 3(2), point (b).

Article 12

Work programme

1. The Programme shall be implemented by work programmes referred to in Article 110 of Regulation (EU, Euratom) 2024/2509.

2. The work programmes shall set out, where applicable, the activities and related amounts of Union support to be implemented through the ECF InvestEU Instrument and GE delivery mechanism.

3. The work programmes shall be adopted by the Commission by means of implementing acts. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the advisory procedure referred to in Article 15(3).

Article 13

Delegated acts

Subject to Article 172, second paragraph, TFEU, the Commission is empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 15 of this Regulation to amend the Annex to this Regulation regarding the indicative list of projects.

Article 14

Exercise of the delegation

1. The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.

2. The power to adopt delegated acts referred to in Article 11(4) and 13 shall be conferred on the Commission until 31 December 2034.

3. The delegation of power referred to in Article 11(4) and 13 may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision to revoke shall put an end to the delegation of power specified in that decision. It shall take effect the day following the publication of the decision in the *Official Journal* of the European Union or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.

4. Before adopting a delegated act, the Commission shall consult experts designated by each Member State in accordance with the principles laid down in the Interinstitutional Agreement of 13 April 2016 on Better Law-Making.

   As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.

5. A delegated act adopted pursuant to Article 11(4) and 413 shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or by the Council within a period of two months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council. Representatives of third countries or international organisations shall not be present in deliberations on matters related to Article 12(3) of this Regulation.

Article 15

Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by a committee. That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.

2. For matters concerning the objectives referred to in Article 3(2), point (a), the committee shall meet in the following configuration: “CEF Transport”.

   For matters concerning the objectives referred to in Article 3(2), point (b), the committee shall meet in the following configuration: “CEF Energy”

3. Where reference is made to this paragraph, Article 4 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.

4. Where the opinion of the committee is to be obtained by written procedure, that procedure shall be terminated without result when, within the time-limit for delivery of the opinion, the chair of the committee so decides or a simple majority of committee members so request.

5. In accordance with international agreements concluded by the Union, representatives of third countries or international organisations may be invited as observers in the meetings of the committee under the conditions laid down in its rules of procedure, taking into account security and public order of the Union or its Member States. Representatives of third countries or international organisations shall not be present in deliberations on matters related to Article 9 of this Regulation.

Article 16

Amendment to Regulation (EU) 2024/1679

In Article 48 of Regulation (EU) 2024/1679, the following paragraph 3 is added:

‘3. The Commission may adopt an implementing act specifying the infrastructure requirements applicable to certain categories of infrastructure, which addresses both civilian and defence needs (‘dual use infrastructure’).

That implementing act shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 61(3).’

Article 17

Repeal

Regulation (EU) 2021/1153 is repealed with effect from 1 January 2028.

Article 18

Transitional provisions

1. This Regulation shall not affect the continuation or modification of the actions concerned, until their closure, under Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 2021/1153, which shall continue to apply to the actions concerned until their closure.
2. The financial envelope for the Programme may also cover technical and administrative assistance expenses necessary to ensure the transition between the Programme and the measures adopted under Regulation (EU) No 2021/1153.

Article 19

Entry into force and application

This Regulation shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

It shall apply from 1 January 2028.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Brussels,

For the European Parliament	*For the Council*
The President	*The President*

LEGISLATIVE FINANCIAL AND DIGITAL STATEMENT

1. FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE 3
1.1. Title of the proposal/initiative 3
1.2. Policy area(s) concerned 3
1.3. Objective(s) 3
1.3.1. General objective(s) 3
1.3.2. Specific objective(s) 3
1.3.3. Expected result(s) and impact 3
1.3.4. Indicators of performance 3
1.4. The proposal/initiative relates to: 4
1.5. Grounds for the proposal/initiative 4
1.5.1. Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative 4
1.5.2. Added value of EU involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this section 'added value of EU involvement' is the value resulting from EU action, that is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone. 4
1.5.3. Lessons learned from similar experiences in the past 4
1.5.4. Compatibility with the multiannual financial framework and possible synergies with other appropriate instruments 5
1.5.5. Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment 5
1.6. Duration of the proposal/initiative and of its financial impact 6
1.7. Method(s) of budget implementation planned 6
2. MANAGEMENT MEASURES 8
2.1. Monitoring and reporting rules 8
2.2. Management and control system(s) 8
2.2.1. Justification of the budget implementation method(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed 8
2.2.2. Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them 8
2.2.3. Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio between the control costs and the value of the related funds managed), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure) 8
2.3. Measures to prevent fraud and irregularities 9
3. ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE 10
3.1. Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected 10

3.2. Estimated financial impact of the proposal on appropriations 12
3.2.1. Summary of estimated impact on operational appropriations 12
3.2.1.1. Appropriations from voted budget 12
3.2.1.2. Appropriations from external assigned revenues 17
3.2.2. Estimated output funded from operational appropriations 22
3.2.3. Summary of estimated impact on administrative appropriations 24
3.2.3.1. Appropriations from voted budget 24
3.2.3.2. Appropriations from external assigned revenues 24
3.2.3.3. Total appropriations 24
3.2.4. Estimated requirements of human resources 25
3.2.4.1. Financed from voted budget 25
3.2.4.2. Financed from external assigned revenues 26
3.2.4.3. Total requirements of human resources 26
3.2.5. Overview of estimated impact on digital technology-related investments 28
3.2.6. Compatibility with the current multiannual financial framework 28
3.2.7. Third-party contributions 28
3.3. Estimated impact on revenue 29
4. DIGITAL DIMENSIONS 29
4.1. Requirements of digital relevance 30
4.2. Data 30
4.3. Digital solutions 31
4.4. Interoperability assessment 31
4.5. Measures to support digital implementation 32

1. FRAMEWORK OF THE PROPOSAL/INITIATIVE

1.1. Title of the proposal/initiative

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulation (EU) No 2021/1153 for the period 2028-2034

1.2. Policy area(s) concerned

European Strategic Investments

1.3. Objective(s)

1.3.1. General objective(s)

The general objectives of the Programme are to build, develop, secure, modernise and complete the trans-European networks in the transport and energy sectors, facilitate military mobility on the trans-European transport networks, facilitate cross-border cooperation in the field of renewable energy, and facilitate the synergies among the transport and energy sectors.

1.3.2. Specific objective(s)

Specific objective

Specific objectives of the transport sector in CEF are:

1) to contribute to the development of projects of common interest relating to the interconnected, interoperable, smart, sustainable, resilient and multimodal transport networks in accordance with the Regulation (EU) No 2024/1679, in particular through:

- actions relating to the projects of common interest with cross-border dimension implementing the trans-European transport network, including actions on the sections indicatively listed in the Annex;

- actions relating to the projects of common interests with Union dimension relating to the completion of a smart, resilient and sustainable trans-European transport network;

- actions relating to the projects of common interest with cross-border dimension with third countries implementing the trans-European transport network in accordance with Article 9 of Regulation (EU) 2024/1679;

2) to adapt parts of the trans-European transport network for the dual use of the transport infrastructure with a view to improving both civilian and military mobility.

Specific objectives in the energy sector are:

1) to contribute to the development of projects of common interest and projects of mutual interest as set out in Article 18 of Regulation (EU) 2022/869, with a view to promoting the completion of the Energy Union, the integration of an efficient and competitive internal energy market, and the interoperability of networks across borders and sectors, to facilitating decarbonisation of the economy, to promoting energy efficiency and to ensuring security of supply;

2) to facilitate cross-border cooperation in the field of renewable energy, through the support of cross-border projects in the field of renewable energy or through

competitive bidding for new renewable energy projects under the Union renewable energy financing mechanism established by Article 33 of Regulation (EU) 2018/1999, with a view to achieving the Union's objectives in terms of decarbonisation, competitiveness, completion of the internal energy market and security of supply in a cost-efficient manner.

1.3.3. Expected result(s) and impact

Specify the effects which the proposal/initiative should have on the beneficiaries/groups targeted.

For transport, CEF aims at contributing to the completion of the trans-European transport network (TEN-T), with the focus on completing the core and extended core network by 2030 and 2040. In this context, CEF will in particular concentrate on infrastructure projects with a strong cross-border dimension. CEF will also help to roll-out interoperable and smart mobility solutions on the TEN-T network (for example by deploying European traffic management systems) and facilitate the EU transition towards sustainable mobility (for example by establishing onshore power supply for vessels in TEN-T ports). CEF can also increase connectivity to 3rd countries by developing the cross-border sections of the TEN-T corridors to candidate countries. In addition, CEF adapt parts of the TEN-T for the dual use of the transport infrastructure with a view to improving both civilian and military mobility.

CEF Energy is an integral part of the Trans-European Networks for Energy (TEN-E) policy framework, which is focused on linking the energy systems of EU Member States. It provides financial support to projects of highest added value for the Union that have a significant cross-border impact. CEF Energy also supports cross-border cooperation in the field of renewable energy through funding awarded to relevant projects.

CEF Energy supports the implementation of key cross-border projects that contribute to: better interconnection of Member States' electricity, hydrogen and CO2 networks, the digitalisation of energy grids, the development of offshore grids, and the integration of storage and electrolyser capacities into the grids. These in turn will enable the integration of an increasing share of renewable energy sources and system integration across energy vectors, thereby leading to the decarbonisation of the energy system, secure and affordable energy supply for consumers, better market integration, and competitiveness of industry.

By providing support to cross-border projects directly at EU level, CEF helps overcome coordination problems that arise from the multi-jurisdictional nature of the projects. With its efficient modus operandi, CEF addresses market failures and helps leverage further investment and funding from other sources, such as national budgets, national energy tariff systems and notably the private sector, using the full range of tools available under the Financial Regulation. CEF is a proven instrument for project promoters of cross-border infrastructure since it provides one contact point, one grant agreement and one set of rules to follow also for the monitoring and auditing scheme.

1.3.4. Indicators of performance

Specify the indicators for monitoring progress and achievements.

The Programme is to be implemented in accordance with Regulation (EU) [XXX]* of the European Parliament and of the Council [Performance Regulation] which establishes the rules for the expenditure tracking and the performance framework for

the budget. The Regulation contains a set of intervention fields with indicators that will be used for the relevant investments in transport and energy infrastructure done under CEF.

1.4. The proposal/initiative relates to:

☐ a new action

☐ a new action following a pilot project / preparatory action[30]

☒ the extension of an existing action

☐ a merger or redirection of one or more actions towards another/a new action

1.5. Grounds for the proposal/initiative

1.5.1. Requirement(s) to be met in the short or long term including a detailed timeline for roll-out of the implementation of the initiative

Building on the positive experience with the implementation of CEF Transport and Energy since 2014, the Commission presents a proposal for the successor of CEF in the context of the preparation of the Multiannual Financial Framework (MFF) post-2027. The programme concentrates on projects with a strong cross-border dimension and high EU added value which require particular EU steer to be implemented in a coordinated manner between Member States across borders.

In the transport sector, CEF contributes to the completion of core network of the trans-European transport network (TEN-T) by 2030 and the extended core network by 2040 through building and upgrading infrastructure that is required for seamless cross-border transport operations. This will lead to a high-performing network for passengers and goods transportation. CEF also supports the adaptation of relevant parts of the TEN-T network to military mobility requirements.

In the energy sector, CEF contributes to the development of projects of common interest and projects of mutual interest as set out in Article 18 of Regulation (EU) 2022/869, with a view to promoting the completion of the Energy Union, the integration of an efficient and competitive internal energy market and the interoperability of networks across borders and sectors, to facilitating decarbonisation of the economy, to promoting energy efficiency and to ensuring security of supply. Furthermore, CEF facilitates cross-border cooperation in the field of renewable energy, through cross-border renewable energy projects or competitive bidding for new renewable energy projects under the Union renewable energy financing mechanism.

The programme should be operational with the start of the next MFF beginning of 2028. Details for the implementation of the programme such as timetables of the calls for proposals, their topic and indicative budget or detailed rules on eligibility and award criteria will be laid down in the work programmes. CEF Transport in particular allocates its last funds in 2025 already and project promoters of major infrastructure projects will face a funding gap for the remaining years of the current MFF. The timely launching of the next CEF and the early allocation of EU funds to beneficiaries is therefore of essence.

[30] As referred to in Article 58(2), point (a) or (b) of the Financial Regulation.

Regarding the management mode for the implementation of the programme, it is proposed to continue with the efficient and targeted delivery under direct management by the Commission. The possible renewed delegation to an executive agency, such as the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) under the current MFF, will be subject to the outcome of the cost-benefit analysis and related decisions to be taken.

1.5.2. *Added value of EU involvement (it may result from different factors, e.g. coordination gains, legal certainty, greater effectiveness or complementarities). For the purposes of this section 'added value of EU involvement' is the value resulting from EU action, that is additional to the value that would have been otherwise created by Member States alone.*

Article 171 of the TFEU empowers the Union to define projects of common interest in TENs infrastructure while leaving the Member States to choose the methods of implementation. The same Article empowers the Union to support such projects of common interest as well as projects of mutual interest with third countries.

The scale and the type of the problems targeted by CEF specifically require Union action since they are by nature Union-wide and can be more efficiently resolved at Union level, leading to overall greater benefits, more accelerated implementation and reduction of costs if the Commission coordinates Member States' actions. Union funding is also the appropriate means to address the financing challenges that cross-border projects typically face: the unequal distribution of project benefits and project costs between the different Member States concerned makes it more difficult to finance these projects from national funding sources.

TEN-T and TEN-E infrastructure: Given their cross-border nature, TEN-T and TEN-E projects create significant positive externalities at EU level and foster solidarity between Member States, but also entail specific challenges for project promoters, due to their multi-jurisdictional nature, coordination problems and an often asymmetrical distribution of costs and benefits. They therefore require EU level support. Also for seamless military mobility across the Union an instrument that coordinates funding across Member States is needed.

Renewable energy: Cross-border cooperation between Member States, or between Member States and third countries, in the field of renewable energy is key to achieve the Union's objectives in terms of decarbonisation, competitiveness, completion of the internal energy market and security of supply in a cost-efficient manner. However, only a few Member States explain how they intend to establish a framework for the cooperation on joint projects with one or more Member States in their final national energy and climate plans submitted in accordance with Regulation (EU) 2018/1999. There is a risk that cross-border cooperation will remain at a sub-optimal level in the absence of Union financial assistance.

Expected generated EU added value (ex-post)

CEF provides EU added value through the development of connectivity in transport and energy and of cross-border cooperation on renewable energy, by focusing on public goods with a European dimension and on projects that would not be realised without EU support. More specifically, the EU added value of CEF resides in its capacity to:

– Steer public and private finance towards EU policy objectives;

– Enable key investments where the costs are borne at national/local level whereas the benefits are tangible on a European scale;

– Accelerate the shift to a low-carbon, digital and resilient infrastructure.

EU support from the new CEF programme focuses on actions that carry the highest EU added value. More specifically:

In the field of transport, it covers cross-border sections and bottlenecks mainly on the TEN-T core and extended core network and projects on the EU Priority Military Mobility Corridors.

In the field of energy, CEF aims to improve energy market integration and interoperability of energy networks across borders, decarbonisation, energy efficiency, resilience and security of supply, and to facilitate cross-border cooperation in the field of energy including renewable energy. These cross-border projects that will be eligible for CEF Energy funding constitute the missing links in the development of a fully interconnected and decarbonised energy system, as they are not sufficiently promoted or prioritised by Member States and operators at national level. CEF contributes to the realisation of these cross-border projects by supporting sector-specific activities in the form of studies and works.

1.5.3. Lessons learned from similar experiences in the past

The ex-post evaluation of CEF 2014-2020 and the interim evaluation of CEF 2021-2027 are being conducted in parallel and work is well advanced.

Preliminary findings of both CEF evaluations confirm that the programme performed well to date. The design of the instrument is appropriate to address a historic lack of funding into cross-border infrastructure with high EU added value by ringfencing funding for these projects into a dedicated instrument. There is good coherence with other EU funding instruments and policies, in particular on decarbonisation. Its governance model using competitive calls for proposals and direct management of funds at a centralised agency is well-suited to address the programme’s needs and provide a level playing field for applicants. CEF funding is consistently deemed indispensable, enabling crucial transport and energy projects that would otherwise face significant delays, reduced scope, or not be realised at all due to insufficient national or private funding. Beyond direct financial support, CEF provides significant leverage, attracting additional public and private capital and acting as a strategic anchor for investment.

1.5.4. Compatibility with the multiannual financial framework and possible synergies with other appropriate instruments

The initiative is part of the 2028-2034 multiannual financial framework proposal.

CEF should focus on supporting cross-border projects on the TEN-T and TEN-E networks, as well as projects for seamless military mobility across the Union and projects in the field of renewable energy cooperation.

Member States investments in the TEN-T network under their National and Regional Partnership Plans should complement CEF investments, in particular on national sections which connect to the cross-border links indicated in the CEF annex and to finance national energy grid infrastructure and generation.

In the area of energy, the National and Regional Partnership Plans can reinforce the energy infrastructure investments provided by CEF, for instance through investment in energy assets that do not have a cross-border nature but are equally important for the energy transition.

The extension of the TEN-T corridors to candidate countries and transport and energy infrastructure in third countries should be supported in close coordination with Global Europe.

Horizon Europe will continue to support Research and Innovation in transport and energy and will be tightly connected to the European Competitiveness Fund covering the scale-up and deployment of cutting-edge innovative solutions for the decarbonisation, digitalisation and resilience of transport and energy. The European Competitiveness Fund will also be complementary to CEF by offering the possibilities of guarantees for infrastructure projects.

1.5.5. Assessment of the different available financing options, including scope for redeployment

While the closer link between EU funding and policy priorities of the plans would enhance their cross-border dimension, with the steering mechanism ensuring a stronger focus on cross-border projects with a high EU added-value, the implementation of cross-border infrastructure projects through the plans would be more complex and costly for both Member States' authorities and project promoters. For the Member States to align their investment agendas with those of neighbouring countries would be a lengthy process, both during the initial plan negotiations and in case of amendments. Germany for instance would have to coordinate its national plan with eight neighbouring Member States; Hungary with five. In cases where the process is delayed in one or more Member States, this may cause knock-on delays. While the Commission could support these coordination efforts – both during the negotiations and through the provision of technical assistance via the plans –, the burden for Member States' authorities would remain significant. This could also significantly increase the administrative burden for project promoters, who would need to implement their cross-border projects under several national plans and report within separate reporting and audit schemes (one per Member State).

This being said, the IA underscored that the National and Regional Partnership Plans could cater for complementary investments to cross-border sections and to projects of high EU relevance.A dedicated instrument in direct management will ensure that cross-border projects are financed based on a competitive approach with the selection of projects of highest quality, maturity and EU added value. Beneficiaries have a single contact point and a single procedure for the application and for the implementation of a project. Additionally, the projects are closely monitored by the Commission.

1.6. Duration of the proposal/initiative and of its financial impact

☐ **limited duration**

– ☒in effect from 01/01/2028 to 31/12/2034

– ☒ financial impact from 2028 to 2034 for commitment appropriations and from 2028 to 2040 for payment appropriations.

☐ **unlimited duration**

– Implementation with a start-up period from YYYY to YYYY,

– followed by full-scale operation.

1.7. Method(s) of budget implementation planned

☒ **Direct management** by the Commission

– ☒ by its departments, including by its staff in the Union delegations;

– ☒ by the executive agencies

☐ **Shared management** with the Member States

☒ **Indirect management** by entrusting budget implementation tasks to:

– ☐ third countries or the bodies they have designated

– ☐ international organisations and their agencies (to be specified)

– ☐ the European Investment Bank and the European Investment Fund

– ☐ bodies referred to in Articles 70 and 71 of the Financial Regulation

– ☒ public law bodies

– ☐ bodies governed by private law with a public service mission to the extent that they are provided with adequate financial guarantees

– ☐ bodies governed by the private law of a Member State that are entrusted with the implementation of a public-private partnership and that are provided with adequate financial guarantees

– ☐ bodies or persons entrusted with the implementation of specific actions in the common foreign and security policy pursuant to Title V of the Treaty on European Union, and identified in the relevant basic act

– ☐ bodies established in a Member State, governed by the private law of a Member State or Union law and eligible to be entrusted, in accordance with sector-specific rules, with the implementation of Union funds or budgetary guarantees, to the extent that such bodies are controlled by public law bodies or by bodies governed by private law with a public service mission, and are provided with adequate financial guarantees in the form of joint and several liability by the controlling bodies or equivalent financial guarantees and which may be, for each action, limited to the maximum amount of the Union support.

Comments:

The Programme shall be implemented in direct and indirect management in accordance with the Financial Regulation. Mirroring the 2014-2020 period and the 2021-2027 period, most of the budget could be implemented through delegation to an executive agency. In which case, only programme support actions would be managed directly by the Commission.

2. MANAGEMENT MEASURES

2.1. Monitoring and reporting rules

The Programme is to be implemented in accordance with Regulation (EU) [XXX]* of the European Parliament and of the Council [Performance Regulation] which establishes the rules for the expenditure tracking and the performance framework for the budget, including monitoring, evaluation and reporting arrangements for all programmes.

2.2. Management and control system(s)

2.2.1. Justification of the budget implementation method(s), the funding implementation mechanism(s), the payment modalities and the control strategy proposed

The programme will be implemented through direct management. It is expected to be delegated to an executive agency, while some programme support measures will be managed directly by the Commission. The established executive agency CINEA has the necessary structure and processes to ensure the continued management of CEF.

The programme will be principally implemented through grants, which are the appropriate funding instrument for large-scale infrastructure and energy generation projects.

The control strategy will be set up accordingly and will focus on three key stages of grant implementation, in accordance with the Financial Regulation, namely the organisation of calls and the selection of proposals that fit the policy objectives of the programme, operational, monitoring and ex ante controls that cover project implementation, public procurement, pre-financing, interim and final payments, as well as ex-post controls and payments.

This control strategy is expected to deliver performance results in line with the metrics observed for the last iteration of the programme:

~100% of execution of commitment and payment and payment appropriation;

~100% of beneficiaries informed on time;

~100% of the grants signed on time;

~100% of payments made on time;

~ Risk at payment and closure on an annual basis under the 2% materiality threshold.

2.2.2. Information concerning the risks identified and the internal control system(s) set up to mitigate them

The risks identified remain broadly identical to those identified for the previous versions of the programme:

Slower than intended development of the key priorities (Corridors, Projects of Common interest), due to an insufficient market uptake or to the quality of projects presented;

Delays in the implementation of the project;

Unavailability of performance data or problems of data quality;

Possible errors or mismanagement of EU funds, including potential double funding risk and complexity of the rules

External risks affecting in a material way infrastructure and/or priorities, such as geopolitical risks or major climatic events.

External risks affecting the availability of funding or market conditions, in particular should there be a reduction in the demand for infrastructure or in credit supply as was the case in the last financial crisis.

The key control functions developed for the previous iteration of the programme are expected to remain valid, ensuring attention is given to the competitiveness of the project pipeline, focus on the policy objectives, ensuring the involvement of all actors, appropriate budgetary flexibility and consistent ex-ante and ex-post controls.

The risks are to be addressed, by ensuring attention is given to the competitiveness and preparation of the project pipeline, by focussing on the contributions of the projects to the policy objectives, by ensuring a systematic involvement of all actors, by maintaining appropriate budgetary flexibility. The set of ex-ante and ex-post controls will be adapted to the perceived risks level.

The controls will to this avail be supported by a yearly bottom up risk assessment, by a systematic assessment of the control framework, by an appropriate reporting of deviations (exception and non-compliance register) and by corrective actions undertaken with regard to recommendations issued by the Internal Audit Service, by the European Court of Auditors, or by the Discharge Authority.

2.2.3. Estimation and justification of the cost-effectiveness of the controls (ratio between the control costs and the value of the related funds managed), and assessment of the expected levels of risk of error (at payment & at closure)

Cost and benefits of controls

Assuming largest part of the programme is expected to be implemented by the CINEA executive agency, ensuring a cost of control comparable to that of the current CEF. The limited number of grants implemented directly by Commission services could be subject to higher costs of control, due to the low individual values of these grants and to the absence of economies of scale.

For the projects managed by the executive agency, the cost of control for the current CEF was divided between the cost of oversight at Commission level and the cost of operational controls at implementing body level.

The cost of the controls at Commission level, in both DGs involved, is estimated[31] to be around 0,1% of the operational payment appropriations at programme level.

These controls aim at ensuring a smooth and effective oversight of the Agency by its parent DGs and at ensuring the necessary degree of assurance at Commission level.

At constant perimeter, an increase of the cost of supervision at Commission level should be expected to reflect the extended requirements as regard the oversight of executive agencies well as the additional effort that will be linked to the provision of assurance on the changes to the programme.

CINEA presents a stable control environment. The cost of control at agency level is expected to remain in or close to the range observed over 2021-2024 (0.9% to 1.3%).

[31] This estimate does not include the strategic and policy aspects attached to the programme, or the supervision of CEF delegated instruments.

However the capacity building necessary to adapt to changes to the programme or to adjust control processes may translate into an increased cost of controls. The benefits of the controls are the following:

- Avoiding the selection of weaker or inadequate proposals;

- Optimising the planning and the use of EU funds, so as to preserve EU added value;

- Ensuring the quality of the grant agreements, avoiding errors in the identification of legal entities, ensuring the correct calculation of the EU contributions and taking the necessary guarantees for a correct operation of the grants;

- Detection of ineligible costs at payment stage;

- Detection of errors affecting the legality and regularity of operations at audit stage;

- Increase reliability of information provided to the Commission.

The opportunity to introduce simplified cost options will be considered, subject to a positive cost benefit assessment as to their effect on the error rate, on the costs of controls and on the effectiveness and efficiency of controls.

Estimated level of error

The estimated risk at payment and at closure are both estimated to remain under 2% on an annual basis, in the same range as the error rates observed for CEF2.

2.3. Measures to prevent fraud and irregularities

The Commission's Directorates-General responsible for the actions financed under this Regulation are committed to protect the financial interests of the Union in line with the Commission Anti-fraud strategy COM(2019) 196 final and its revised action plan COM(2023) 405 final.

The anti-fraud measues cover notably the application of preventive measures against fraud, corruption and any other illegal activities; effective checks; the recovery of amounts unduly paid and, if irregularities are detected, effective, proportional and dissuasive penalties, in accordance with Council Regulation (EC, Euratom) No 2988/95, Council Regulation (Euratom, EC) No 2185/96 and with Regulation (EC) No 1073/1999 of the European Parliament and of the Council.

DG MOVE and ENER, as well as the implementing agency CINEA, have updated their anti-fraud strategies and related action plans at DG level that cover the entire expenditure cycle, taking into account the proportionality and the cost-benefit of the measures to be implemented, allowing for a risk assessment of the programme.

The three services will ensure that their fraud risk management approach is used to identifying high-risk areas, taking into account a sector-specific cost-benefit analysis by DG and the fraud prevention and risk analysis work of OLAF.

The administrative monitoring of the contracts, grants and related payments fall under the remit of CINEA. The Anti-fraud strategy is updated every two years, the last time in 2024. The Agency develops its own anti-fraud measures, including an ex-post audit strategy to assess the legality and regularity of the underlying transactions and to recover the amounts unduly paid. CINEA is yearly subject to the European Court of Auditors audit on the true and fair view of accounts and legality and regularity of the

underlying transactions (income and expenditure) and the Agency is yearly subject to the discharge procedures of the European Parliament and the Council of the EU.

Contracts for grants and procurement concluded by the implementing DGs or CINEA will be based on standard models, which will set out the generally applicable anti-fraud measures, including the power of audit, on-the-spot checks and inspections mentioned above. The Commission, its representatives and the Court of Auditors will have the power of audit, on the basis of documents and on-the-spot, over all grant beneficiaries, contractors and subcontractors who have received Union funds.

The European Anti-fraud Office (OLAF) shall be authorised to carry out on-the-spot checks and inspections on economic operators concerned directly or indirectly by such funding in accordance with the procedures laid down in Regulation (Euratom, EC) No 2185/96 with a view to establishing whether there has been fraud, corruption or any other illegal activity affecting the financial interests of the European Union in connection with a grant agreement or decision or a contract concerning Union funding. The European Public Prosecutor Office (EPPO) will have the necessary accesses to exert its competences in accordance with Council Regulation (EU) 2017/1939.

3. ESTIMATED FINANCIAL IMPACT OF THE PROPOSAL/INITIATIVE

3.1. Heading(s) of the multiannual financial framework and expenditure budget line(s) affected Existing budget lines

In order of multiannual financial framework headings and budget lines.

Heading of multiannual financial framework	Budget line	Type of expenditure	Contribution			
	Number	Diff./Non-diff.[32]	from EFTA countries [33]	from candidate countries and potential candidates [34]	From other third countries	other assigned revenue

- New budget lines requested

In order of multiannual financial framework headings and budget lines.

Heading of multiannual financial framework	Budget line	Type of expenditure	Contribution			
	Number	Diff./Non-diff.	from EFTA countries	from candidate countries and potential candidates	from other third countries	other assigned revenue
2	05 01 01 Support expenditure for CEF (Transport, Energy, Military Mobility)	/Non-diff.	NO	YES	YES	NO
2	05 02 01 01 - CEF Transport	Diff.	NO	YES	YES	NO
2	05 02 01 02 - CEF Military Mobility	Diff	NO	YES	YES	NO

[32] Diff. = Differentiated appropriations / Non-diff. = Non-differentiated appropriations.
[33] EFTA: European Free Trade Association.
[34] Candidate countries and, where applicable, potential candidates from the Western Balkans.

2	05 02 02 - CEF Energy	Diff.	NO	YES	YES	NO

3.2. Estimated financial impact of the proposal on appropriations

3.2.1. Summary of estimated impact on operational appropriations

– ☐ The proposal/initiative does not require the use of operational appropriations

– ☒ The proposal/initiative requires the use of operational appropriations, as explained below

3.2.1.1. Appropriations from voted budget

EUR million (to three decimal places)

Heading of multiannual financial framework	Number	2

			Year 2028	Year 2029	Year 2030	Year 2031	Year 2032	Year 2033	Year 2034	**TOTAL MFF 2028-2034**
Operational appropriations										
05 02 01 01– CEF Transport	Commitments	(1a)	4,282	4,455	4,637	4,825	4,517	5,220	5,428	**33,864**
	Payments	(2a)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 01 02 – CEF Military Mobility	Commitments	(1b)	2,842	2,899	2,609	2,483	2,533	2,214	2,071	**17,651**
	Payments	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
05 02 02 – CEF Energy	Commitments	(1b)	3,782	3,936	4,096	4,261	4,432	4,610	4,795	**29,912**
	Payments	(2b)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**
Appropriations of an administrative nature financed from the envelope of specific programmes[35]										
05 01 01	Support expenditure for CEF (Transport, Energy, Military	(3)	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	**pm**

35

	Mobility)									
TOTAL appropriations	Commitments	=1a+1b+3	10,906	11,290	11,342	11,569	11,982	12,045	12,294	**81,428**
for DG MOVE/ENER	Payments	=2a+2b+3								

Heading of multiannual financial framework	**4**	'Administrative expenditure'[36]

DG		Year **2028**	Year **2029**	Year **2030**	Year **2031**	Year **2032**	Year **2033**	Year **2034**	**TOTAL MFF 2028-2034**
• Human resources		11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
• Other administrative expenditure		114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
TOTAL DG MOVE/ENER		**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

[36] The necessary appropriations should be determined using the annual average cost figures available on the appropriate BUDGpedia webpage.

TOTAL appropriations under HEADING 4 of the multiannual financial framework	(Total commitments = Total payments)	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,672**	**879,704**

		Year **2028**	Year **2029**	Year **2030**	Year **2031**	Year **2032**	Year **2033**	Year **2034**	**TOTAL MFF 2028-2034**
TOTAL appropriations under HEADINGS 1 to 4	Commitments								
of the multiannual financial framework	Payments								

EUR million (to three decimal places)

3.2.2. Estimated output funded from operational appropriations (not to be completed for decentralised agencies)

The output and result indicators for the purpose of monitoring progress and achievements of this programme will correspond to the common indicators provided under Regulation (EU) [XXX]* of the European Parliament and of the Council [Performance Regulation].

3.2.3. Summary of estimated impact on administrative appropriations

– ☐ The proposal/initiative does not require the use of appropriations of an administrative nature

– ☒ The proposal/initiative requires the use of appropriations of an administrative nature, as explained below

3.2.3.1. Appropriations from voted budget

VOTED APPROPRIATIONS	Year 2028	Year 2029	Year 2030	Year 2031	Year 2032	Year 2033	Year 2034	TOTAL 2028 - 2034
HEADING 4								
Human resources	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	11,672	**81,704**
Other administrative expenditure	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	114,000	**798,000**
Subtotal HEADING 4	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**125,672**	**879,704**
Outside HEADING 4								
Human resources	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Other expenditure of an administrative nature	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Subtotal outside HEADING 4	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
TOTAL	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.

==========

==========

The appropriations required for human resources and other expenditure of an administrative nature will be met by appropriations from the DG that are already assigned to management of the action and/or have been redeployed within the DG, together, if necessary, with any additional allocation which may be granted to the managing DG under the annual allocation procedure and in the light of budgetary constraints.

3.2.4. Estimated requirements of human resources

– ☐ The proposal/initiative does not require the use of human resources

– ☒ The proposal/initiative requires the use of human resources, as explained below

3.2.4.1. Financed from voted budget

Estimate to be expressed in full-time equivalent units (FTEs)

VOTED APPROPRIATIONS	Year 2028	Year 2029	Year 2030	Year 2031	Year 2032	Year 2033	Year 2034
• Establishment plan posts (officials and temporary staff)							
20 01 02 01 (Headquarters and Commission's Representation Offices)	61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (EU Delegations)	0	0	0	0	0	0	0

01 01 01 01 (Indirect research)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Direct research)		0	0	0	0	0	0	0
Other budget lines (specify)		0	0	0	0	0	0	0
• External staff (in FTEs)								
20 02 01 (AC, END from the 'global envelope')		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, END and JPD in the EU Delegations)		0	0	0	0	0	0	0
Admin. Support line	- at Headquarters	0	0	0	0	0	0	0
	- in EU Delegations	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Indirect research)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Direct research)		0	0	0	0	0	0	0
Other budget lines (specify) - Heading 7		0	0	0	0	0	0	0
Other budget lines (specify) – outside Heading 7		40	40	40	40	40	40	40
TOTAL		**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

3.2.4.3. Total requirements of human resources

TOTAL VOTED APPROPRIATIONS + EXTERNAL ASSIGNED REVENUES		Year **2028**	Year **2029**	Year **2030**	Year **2031**	Year **2032**	Year **2033**	Year **2034**
• Establishment plan posts (officials and temporary staff)								
20 01 02 01 (Headquarters and Commission's Representation Offices)		61	61	61	61	61	61	61
20 01 02 03 (EU Delegations)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 01 (Indirect research)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 11 (Direct research)		0	0	0	0	0	0	0
Other budget lines (specify)		0	0	0	0	0	0	0
• External staff (in full time equivalent units)								
20 02 01 (AC, END from the 'global envelope')		2	2	2	2	2	2	2
20 02 03 (AC, AL, END and JPD in the EU Delegations)		0	0	0	0	0	0	0
Admin. Support line	- at Headquarters	0	0	0	0	0	0	0
	- in EU Delegations	0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, END - Indirect research)		0	0	0	0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, END - Direct research)		0	0	0	0	0	0	0

Other budget lines (specify) - Heading 4	0	0	0	0	0	0	0
Support expenditure for the Secretariat for Performance Review	40	40	40	40	40	40	40
TOTAL	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**	**103**

Considering the overall strained situation in Heading 4, in terms of both staffing and the level of appropriations, the human resources required will be met by staff from the DG who are already assigned to the management of the action and/or have been redeployed within the DG or other Commission services.

The staff required to implement the proposal (in FTEs):

•	**To be covered by current staff available in the Commission services**	• **Exceptional additional staff***		
•	•	**To be financed under Heading 7 or Research**	**To be financed from BA line**	**To be financed from fees**
Establishment plan posts	61		N/A	
External staff (CA, SNEs, INT)	32		10*	

*The 10 new FTEs correspond to the 10 posts to be received in 2028 for the Secretariat for performance review under budget line 02 01 21 02 as agreed by the co-legislators during the negotiations of Regulation (EU) 2024/2803 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2024 on the implementation of the Single European Sky (recast).

Description of tasks to be carried out by:

Officials and temporary staff	• Policy development and strategy • Support to regional and thematic fora for the identification of projects of common interest and projects of mutual interest • Coordination and liaison with all stakeholders (Member States, third countries, other DGs and other EU institution, thematic and regional fora, etc.). • Development of the work programme • Selection processes • Management of annual calls for proposals and selection of projects for EU financial support • Operational and financial project management • Evaluations
External staff	• Support to regional and thematic fora for the identification of projects of common interest and projects of mutual interest • Support to selection processes • Support to management of annual calls for proposals and selection of projects for EU financial support

	• Support to financial and project management • Support to the organisation of the evaluations

3.2.5. Overview of estimated impact on digital technology-related investments

TOTAL Digital and IT appropriations	Year **2028**	Year **2029**	Year **2030**	Year **2031**	Year **2032**	Year **2033**	Year **2034**	**TOTAL MFF 2028 - 2034**
HEADING 4								
IT expenditure* (corporate)	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	0,845	**5,915**
Subtotal HEADING 4	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**0,845**	**5,915**
Outside HEADING 4								
Policy IT expenditure on operational programmes	14,23	14,59	14,967	15,364	15,78	16,217	16,675	**107,823**
Subtotal outside HEADING 4	**14,23**	**14,59**	**14,967**	**15,364**	**15,78**	**16,217**	**16,675**	**107,823**
TOTAL	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**15,075**	**113,738**

*IT expenditure under H4 was calculated by following DG BUDG's instruction: number of FTEs multiplied by EUR 8 200 per FTE.

3.2.6. Compatibility with the current multiannual financial framework

The proposal is consistent with the proposal for the MFF 2028 - 2034

The proposal/initiative:

– ☒ does not provide for co-financing by third parties

– ☐ provides for the co-financing by third parties estimated below:

Appropriations in EUR million (to three decimal places)

	Year **2028**	Year **2029**	Year **2030**	Year **2031**	Year **2032**	Year **2033**	Year **2034**	Total
Specify the co-financing body								

TOTAL appropriations co-financed								

3.3. Estimated impact on revenue

– ☒ The proposal/initiative has no financial impact on revenue.

– ☐ The proposal/initiative has the following financial impact:

  – ☐ on own resources

  – ☐ on other revenue

  – ☐ please indicate, if the revenue is assigned to expenditure lines

EUR million (to three decimal places)

Budget revenue line:	Appropriations available for the current financial year	Impact of the proposal/initiative[37]						
		Year **2028**	Year **2029**	Year **2030**	Year **2031**	Year **2032**	Year **2033**	Year **2034**
Article …….								

For assigned revenue, specify the budget expenditure line(s) affected.

Other remarks (e.g. method/formula used for calculating the impact on revenue or any other information).

4. DIGITAL DIMENSIONS

4.1. Requirements of digital relevance

The Connecting Europe Facility (CEF) will continue to support IT tools that have proven to be key for the efficient and transparent project management. Tools, such as the Single Electronic Data Interchange Area (SEDIA), eGrants, TENtec, Map-IT, EMI-ECS, QlikSense (or another Business Intelligence and Data Analytics solution that supports visualizing, exploring and analyzing data), the Transparency Platform (TP Viewer), CIRCABC, EUSurvey and ARACHNE are instrumental in this regard. In addition, CEF will continue to support the Commission implementation activities related to a range of IT systems and information exchange environments mandated by EU laws and initiatives such as ESSKY, PRIME KPI, EMSWe, eFTI, etc.

The SEDIA, through the Funding & Tenders Portal, provides a single entry point for funding and procurement processes, centralizing participants' data and reducing manual work. eGrants covers the entire grant lifecycle, ensuring consistency and traceability. Map-IT allows encoding of both qualitative and quantitative project indicators to support thematic and country-level reporting. CIRCABC facilitates collaborative document

[37] As regards traditional own resources (customs duties, sugar levies), the amounts indicated must be net amounts, i.e. gross amounts after deduction of 20% for collection costs.

management with version control and multilingual access. EUSurvey is used for structured data collection, while ARACHNE enhances project monitoring by identifying potential fraud risks through enriched data and risk indicators.

TENtec, the information system for the Trans-European Transport Network (TEN-T), provides interactive maps and up-to-date reports to support transparency, informed decision-making, and public awareness. TENtec collects and stores geographical, financial and historical information about the transport network infrastructure of the EU and its neighbouring countries for the purposes of planning, political decision making and monitoring of the TEN-T programme implementation. TENtec is a system required by regulation (EU) 2024/1679. Developed with Member States and stakeholders, it provides a comprehensive overview of TEN-T policy, aids in project monitoring, and supports transport modelling and future planning. TENtec also includes data on military mobility and alternative fuels infrastructure, both of which underpin relevant political priorities, and is prone to accommodate various types of policy data that require geo-localisation.

Linked to TENtec, the European Alternative Fuels Observatory (EAFO) is a key IT tool to support monitoring the transition to sustainable mobility as for example set out in Regulation (EU) 2023/1804 on Alternative Fuels Infrastructure. EAFO provides comprehensive, up-to-date data and statistics on alternative fuels infrastructure, vehicle uptake and national policy measures across the EU. EAFO serves as the IT tool supporting the implementation of legal obligations under Regulation (EU) 2023/1804, such as the Common EU Access Point on alternative fuels data.

EMI-ECS is an IT tool used for the selection and contracting for external experts involved in the evaluations of proposals. QlikSense is a tool used for statistics and project monitoring. The Transparency Platform and the TP Viewer are tools used to provide information and statistics on funded projects to the public.

The European Single Sky (ESSKY) platform supports stakeholders in the implementation of the Single European Sky (SES) performance and charging scheme. It provides access to relevant information through libraries and offers document submission functionality.

The Platform of European Rail Infrastructure Managers Key Performance Indicators (PRIME KPI) system enables the monitoring of key performance indicators related to railway transport. It provides a reporting platform for infrastructure managers.

The European Union C-ITS Security Credential Management System (EU CCMS) supports the deployment of C-ITS systems and technologies in Europe. It is based on central elements to support secure interoperability at European level. Directive 2010/040 on Intelligent Transport Systems defines the Commission roles in EU CCMS.

The European Maritime Single Window environment was established by Regulation (EU) 2019/1239 and is a legal and technical framework to harmonise the exchange of administrative formalities between maritime operators and authorities during a port call in the EU. It consists of a network of Maritime National Single Windows complemented by common IT components and services managed by the Commission.

The electronic freight transport information (eFTI) exchange environment is a EU-wide decentralised IT architecture, established by Regulation (EU) 2020/1056. It will support the exchange of information between operators and competent authorities for checks of compliance with six EU transport regulations and directives as well as more than 170 national legal acts regulating freight transport in the Member States.

The Galileo Green Lane solution monitors the traffic situation at TEN-T border crossings for road freight and travel time for rail freight on TEN-T corridors. It provides border

officials and transporters visibility on the border situation, allowing them to see which borders are under higher load. Galileo Green Lane enables borders to meet the 'Green Lane' requirements, enabling the flow of traffic under 15 minutes.

The European mobility data space (EMDS) should enable data discovery and sharing from existing and future transport and mobility data sources. In the EMDS Communication (COM/2023/751 final), the Commission outlined that one of the main components is a (meta)data portal where all relevant data ecosystems could share metadata of the data types they manage and the respective access conditions.

4.2. Data

The digital tools supported by CEF are of very different nature, concern different transport modes and different actors that exchange information (Commission services, beneficiaries, national authorities, business partners, etc.). Hence the tools also process a wide range of different data. In general, they follow the once-only principle, ensuring maximum data reuse and avoiding repetitive data entry, while sharing data safely and securely.

4.3. Digital solutions

All tools described are designed to promote coherence, enhance efficiency, and ensure interoperability, thereby strengthening the overall quality of processes underpining the Commission's services related to the CEF and support the smooth implementation of the Single market.

4.4. Interoperability assessment

All digital tools decribed are already in use by stakeholders. They demonstrate strong interoperability through standardised information exchange techniques.

For the European mobility data space, the Commission is working on the details of its deployment.

4.5. Measures to support digital implementation

The digital tools described are functioning effectively, and any future changes or improvements will be implemented in a controlled and phased manner in order to ensure continuity and avoid any disruption to operations or to the implementation of the Regulation.

EUROPEAN
COMMISSION

Brussels, 16.7.2025
COM(2025) 547 final

ANNEX

ANNEX

to the

Proposal for a Regulation

establishing the Connecting Europe Facility for the period 2028-2034, amending Regulation (EU) 2024/1679 and repealing Regulation (EU) 2021/1153

ANNEX

Indicative list of projects of common interest with cross-border dimension as referred to in Art 3(2)(a) first intend

	Atlantic Corridor
FR – ES	Bordeaux - Burgos
ES - PT	Madrid - Lisboa
PT - ES	Porto - Vigo - A Coruña
	Baltic Sea — Black Sea — Aegean Sea Corridor
RO - BG	Craiova - Sofia
RO - BG	Bucharest - Giurgiu - Ruse - Varna
BG - EL	Sofia - Thessaloniki
EL - BG	Thessaloniki - Alexandropoulis - Burgas
PL - SK - HU	Krakow - Košice - Miskolc
RO - UA	Ploesti - Bacau - Chernivtsi
RO - MD	Iasi - Chisinau
	Baltic Sea — Adriatic Sea Corridor
PL - CZ	Katowice / Opole - Ostrava – Brno
AT - SI	Graz - Maribor
AT - SK - HU	Wien - Bratislava - Budapest
PL – SK	Katowice - Žilina
	Mediterranean Corridor
FR - IT	Lyon - Turin
FR – ES	Montpellier - Perpignan - Barcelona
FR - IT	Nice – Genova
IT - SI	Trieste - Divača / Ljubljana
HU - UA	Nyiregyhaza - Chop
	North Sea — Rhine — Mediterranean Corridor
FR - BE	Seine – Escaut (inland waterway)
NL - DE	Arnhem - Emmerich - Oberhausen
BE - NL	Gent - Terneuzen
BE – LU	Namur - Luxembourg
IT - CH	Chiasso - Milano
DE - CH	Karlsruhe - Basel
IE - UK	Dublin – Belfast
	North Sea — Baltic Corridor
EE - LV - LT - PL	Tallinn - Riga - Vilnius - Warsaw (Rail Baltica)
DE - PL	Berlin - Szczecin
DE - PL	Berlin - Frankfurt-an-der-Oder - Poznan
PL - UA	Krakow - Lviv
PL - UA	Lublin - Kovel
	Rhine — Danube Corridor
DE - CZ	Nürnberg / Regensburg - Pilsen - Praha
DE - CZ	Dresden - Praha
CZ - AT - SK	Brno - Wien / Bratislava
DE - AT - SK - HU - HR - RO - BG	Rhine / Danube (inland waterway)

SK - CZ	Olomouc (Zlin) - Žilina
HU - RO	Budapest - Cluj/Timisoara
SK - UA	Košice - Chop
	Scandinavian — Mediterranean Corridor
IT - AT - DE	Munich - Verona (covering the Brenner Base tunnel)
DE - DK	Copenhagen - Lübeck (covering the Fehmarnbelt tunnel)
SE - FI	Umeå - Luleå - Oulu (Bothnian corridor)
SE - NO	Stockholm - Oslo
	Western Balkans — Eastern Mediterranean Corridor
AT - SI	Villach - Ljubljana
HR - SI	Zagreb - Ljubljana
EL - MK	Thessaloniki - Guevgueliya - Skopje
BG - RS	Sofia - Niš
HR - RS	Zagreb - Beograd
	Waterborne
	European Maritime Space and TEN-T ports
	Comprehensive network
FR - ES	Pau - Canfranc
FR - BE	Mons - Valenciennes
NL - DE	Groningen - Oldenburg
PL - CZ	Wrocław - Praha
AT - DE	München - Linz
BE - DE - NL	Antwerpen - Venlo - Mönchengladbach

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-13

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00704

Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

1. Att motionen anses besvarad

Ärendebeskrivning

I motionen föreslås att kommunen ska utreda flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt samt dess roll för stadens internationella profil och konkurrenskraft. Kommunstyrelsen delar bedömningen att tillgänglighet och goda flygförbindelser är viktiga faktorer för Umeås fortsatta utveckling, men konstaterar att frågan redan beaktas inom ramen för pågående strategiska samarbeten och planeringsprocesser.

Umeå kommun arbetar sedan flera år tillbaka strategiskt med flera partners bland annat tillsammans med Swedavia kring flygplatsens framtida utveckling. Detta samarbete omfattar frågor kring fysisk planering, näringslivsutveckling samt flygplatsens roll för regionens tillgänglighet och internationella profil.

Kommunen deltar även i projekt så som:

- FAIR och FAIR 2 tillsammans med Kvarken rådet,
- projekten Fossilfritt flyg och FlyH2Ume tillsammans med aktörer som RISE, Biofuel Region, Umeå Energi och Swedavia.

Kommunen deltar även i nationella och regionala planeringsprocesser av flygplatsområdet så som inom skopet för riksintresseutredning och framtagandet av en ny nationell plan 2026–2037. Inom norra Sverige samarbete jobbar Umeå kommun inom ramen för Allians för fossilfritt flyg tillsammans med de fyra nordligaste länen och N6 städerna. Lokalt jobbar Umeå kommun även aktivt med viktiga lokala aktörer som till exempel Umeå universitet och Region Västerbotten och Västerbottens

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00704

handelskammare för att beakta flygets position och roll i regionala utvecklingsprocesser.

Flygets betydelse lyfts också i det gränsregionala samarbetet inom Kvarkenrådet, där flygförbindelsen mellan Umeå och Vasa är central för att stärka regionens näringsliv och innovationskraft.

Umeå Airport är en av Sveriges mest trafikerade statliga flygplatser och har stor betydelse för tillgänglighet, regional tillväxt och samhällsservice. Flyget bidrar till att stärka Umeås roll som nav för norra Sverige, med viktiga kopplingar till näringsliv, akademi och sjukvård. Samtidigt sker en snabb utveckling mot mer hållbara transportlösningar. Umeå kommun och Swedavia samarbetar för att möjliggöra omställningen till fossilfria flygbränslen, elflyg och vätgasflyg. Kommunen är även aktiv i utvecklingen av markområden för logistik, innovation och testverksamhet kopplat till flygplatsen.

Flygets strategiska betydelse framgår även i kommunens näringslivsstrategi, där goda flygförbindelser lyfts som avgörande för att attrahera investeringar, kompetens och internationella samarbeten. I översiktsplanen framhålls flygplatsområdet som ett viktigt utvecklingsområde, särskilt kopplat till logistik och klimatomställning.

Dessa frågor hanteras idag inom flera pågående processer och program, bland annat:

- Umeå kommuns näringslivsstrategi för hållbar tillväxt
- Den regionala utvecklingsstrategin (Region Västerbotten)
- Kommunens program för klimatneutralt Umeå, klimatfärdplanen och översiktsplanen
- Samarbetet med Swedavia, Kvarkenrådet och Allians för fossilfritt flyg

Mot denna bakgrund bedöms att en särskild kommunal utredning inte är nödvändig, men att flygets betydelse fortsatt bör belysas inom ramen för de strategiska processer som pågår.

Beslutsunderlag

Motion 20/2025: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt; Anders Sellström (KD)

Beredningsansvariga

Cecilia Aketch Akanga

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00704

Beslutet ska skickas till

Skicka nämndens yttrande till ksdiarium@umea.se, märk ämnesraden med diarienummer: KS-2025/00704.

Förnamn, Efternamn	Cecilia Aketch Akanga
Befattning	Utvecklingsstrateg

MOTION 2025-08-14

Motion: Utred flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt

Flyget spelar en avgörande roll för att knyta samman Umeå med resten av Sverige och världen. För en växande region som Umeå är god tillgänglighet en nyckelfaktor för att attrahera investeringar, kompetens och besökare. Flygförbindelser möjliggör snabb och effektiv kommunikation, vilket är särskilt viktigt för näringslivet, akademin och offentlig sektor. Umeå har ett strategiskt läge som tillväxtmotor i norra Sverige, med viktiga öst–västliga interregionala kopplingar. Flygplatsen i Umeå är en av de mest trafikerade regionala flygplatserna i landet, med över 1 miljon passagerare per år före pandemin. Den är avgörande för att möjliggöra affärsresor, forskningssamarbeten och sjuktransporter.

Kopplat till den internationella kontexten och den tillgängligheten är oftast flyget enda alternativet. Direktflyg till Stockholm och goda anslutningar till internationella hubbar gör det möjligt för internationella besökare, företag och beslutsfattare att nå Umeå snabbt och effektivt. Internationella forskare och gästföreläsare vid Umeå universitet behöver smidiga resmöjligheter för att delta i konferenser och samarbeten. Företag med globala partnerskap, särskilt inom IT, Life science och miljöteknik, är beroende av goda flygförbindelser för att kunna växa och attrahera investeringar. Beslutsfattare och delegater från EU, Norden och andra regioner besöker Umeå i samband med projekt, utbyten och strategiska möten. Turister från Europa och övriga världen lockas av Umeås kulturutbud, natur och evenemang där flyget ofta är den enda realistiska transportvägen för dessa besökare. Flyget är därmed en nyckelkomponent i Umeås internationella profil och konkurrenskraft.

Här är några närliggande exempel där flygets betydelse framgår:

• **Umeå universitet** och **Norrlands universitetssjukhus** har återkommande behov av snabba resor för forskare, läkare och specialister.

• **IT- och biotechföretag** i Umeå har nationella och internationella samarbeten som kräver god tillgänglighet.

• **Besöksnäringen** gynnas av direktflyg till Stockholm och andra destinationer, vilket ökar antalet konferenser, evenemang och turism.

• **Ambulansflyget** är en livsviktig funktion som utgår från Umeå och servar hela norra Sverige.

Umeå kommun är en aktiv part i ”Allians för fossilfritt flyg”, ett initiativ som samlar norra Sveriges största städer och regioner för att utveckla ett hållbart inrikesflyg. Målet är att möjliggöra flyg med fossilfria bränslen, el-flyg och vätgasflyg. För att detta ska bli verklighet krävs att infrastrukturen bevaras och utvecklas. Alliansen uppmanar offentliga aktörer att ändra sina resepolicyer så att flyg blir ett valbart alternativ vid längre tjänsteresor, med obligatoriskt tillval av fossilfritt flygbränsle. Enligt beräkningar från Fossilfritt Sverige kan över 90 % av det fossila flygbränslet ersättas om offentliga aktörer går före i omställningen. En utredning bör inkludera dessa perspektiv för att ge en heltäckande bild av flygets positiva effekter.

Med hänvisning till ovanstående föreslår Kristdemokraterna att kommunfullmäktige beslutar att:

1. **Att ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda och ta fram underlag som visar på flygets betydelse för Umeås och Umeåregionens tillväxt**
2. **Att ge kommunstyrelsen i uppdrag att utreda flygets betydelse för Umeås internationella profil och konkurrenskraft**

Anders Sellström (KD)

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-10

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00866

Förslag till yttrande: Umeåregionens och Umeå kommuns yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att anta yttrande från Umeåregionen över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037, samt

att anta yttrande från Umeå kommun över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037.

Ärendebeskrivning

Umeå kommun har getts möjlighet att yttra sig över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037. Umeåregionråden har beslutat att regionens kommuner ska lämna ett gemensamt yttrande över planen, vilket ska godkännas på Umeåregionens möte den 4 december. Yttrandet ska lämnas till regeringen senast den 30 december 2025.

Stadsledningskontoret har tillsammans med INAB och i samverkan med Umeåregionens kommuner tagit fram ett förslag till det gemensamma yttrandet, som fokuserar på frågor av gemensam betydelse för regionen. Därutöver har stadsledningskontoret upprättat ett förslag på kompletterande synpunkter som mer specifikt gäller Umeå kommun.

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Några viktiga utgångspunkter för planen utifrån de ekonomiska ramarna och regeringens direktiv:

- den ekonomiska ramen är 1171 mdkr (förra planen 800 mdkr)
- en stor del av medlen ska läggs på underhåll; underhållsskulden för vägar ska återtas i planen, och så långt möjligt återtas för järnvägar
- alternativa finansieringslösningar ska prövas
- säkerhetspolitiska läget ställer nya krav
- samhällsekonomisk lönsamhet underlag för prioritering.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00866

Det viktigaste positiva utfallet i planförslaget är satsningen på Norrbotniabanan och dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö. Negativt är bl.a. att det saknas investeringar i det öst-västliga stråket inkl. Holmsundsbanan, samt att planerade projekt längs Ostkustbanan utgår eller omprövas.

I övrigt kan följande i planförslaget noteras:

- Objekt som övervägts vid en ökning av investeringsmedel med 10 %, och som alltså inte ingår för genomförande under planperioden
    - Trafikplats m.m. Dåva
    - E4 Umeå – Skellefteå, mötesseparering för två delsträckor
    - Förlängning av plattformar vid Umeå C
    - E12 Kulla – Norrfors, mötesseparering
    - Statlig medfinansiering av resecentrum i Robertsfors och Skellefteå,
    - E4 Förbifart Örnsköldsvik
- Hela underhållsskulden för vägar återtas till 2037, 10 % av skulden för järnvägar
- Offentlig-privat finansiering ska prövas för Norrbotniabanan och förbifart Örnsköldsvik.
- Investeringar som till största del motiveras av totalförsvarets behov ingår inte i planförslaget utan hanteras i särskild ordning.

Beslutsunderlag

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037, Trafikverket
Förslag till yttrande från Umeåregionen 2025-11-12
Förslag till yttrande från Umeå kommun 2025-11-12

Beredningsansvariga

Thomas Lundgren

Beslutet ska skickas till
li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Thomas Lundgren

Samhällsplanerare

UMEÅ KOMMUN

2025-11-10 Dnr: KS-2025/00866

Regeringskansliet Remissvar

Umeå kommuns yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Umeå kommun ingår i Umeåregionen, vars sju kommuner lämnar ett gemensamt yttrande över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 - 2037.

Utöver Umeåregionens yttrande lämnar Umeå kommun i detta yttrande kompletterande synpunkter med särskilt fokus på Umeås position, förutsättningar och behov.

Umeå kommun är norra Sveriges största kommun med en obruten tillväxt under 50 års tid. Här finns universitet och ett välutvecklat näringsliv inom såväl tung industri som tjänste- och kultursektorn. Umeå kommun har också tagit en stor roll i att skapa förutsättningar för en grön omställning av transportsektorn som knyter samman transportsystemen för både gods- och persontrafik.

Umeå kommuns synpunkter på planförslaget

- Det är mycket positivt att Trafikverket påbörjat en utredning om Umeå som järnvägsnod och de omloppsnära tjänster som uppställningsspår, tågbyggnadsspår och lokrepspår som är nödvändiga funktioner i järnvägssystemet. Det är viktigt att de åtgärder som identifieras i utredningsarbetet kommer med i kommande transportplaner och verksamhetsplanering.

- E4 Anumark–Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg redovisas i planen som ett objekt som övervägts för planförslaget, förutsatt en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

  Objektet är nödvändigt för att möjliggöra utvecklingen av Umeå Eco-Industrial Park, ett centrum för grön innovation och produktion inom miljöteknik, återvinning och energi som nu är under uppbyggnad och där Umeå kommun bl.a. investerat i en järnvägsterminal med anslutning till Norrbotniabanan. En avsiktsförklaring om medfinansiering har tecknats mellan kommunen och

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Planering

Thomas Lundgren

thomas.lundgren@umea.se

Trafikverket om nödvändiga investeringarna i infrastrukturen i området, där Umeå kommun medfinansierar delar av åtgärden. Medfinansieringen redovisas inte i förslaget till nationell plan, vilket Umeå kommun anser både vara fel och märkligt. Den samhällsekonomiska kalkylen tar inte hänsyn till det mervärden som exploateringen medför både lokalt och nationellt. De planerade verksamheterna inom Umeå Eco Industrial Park har bland annat potential att bidra till att sänka Sveriges utsläpp med 3–4 % eftersom det planeras för produktion av hållbart flygbränsle, SAF, som är avgörande för övergång till SAF i Sverige. Umeå kommun ser fram emot att tillsammans med Trafikverket fullfölja intentionerna i avsiktsförklaringen.

- Mycket viktigt att farledsprojektet i Umeå hamn löper vidare enligt den plan som Trafikverket, Sjöfartsverket och hamnen har. Nyttan av de investeringar som nu görs i Umeå hamn för att möta upp behovet att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg är avhängig av att åtgärder genomförs på farleden.

- Stadsmiljöavtalen har varit ett viktigt stöd i Umeå kommuns arbete för hållbar stadsutveckling och för minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Vi beklagar att nya medel för åtgärder enligt stadsmiljöavtal inte budgeterats av staten. Men därför bör kvarvarande medel tillsammans trimningsåtgärder i första hand nyttjas till åtgärder som överensstämmer med stadsmiljöavtalens syfte. Avsaknaden av nya stadsmiljöavtal är särskilt bekymmersam i en tid då EU:s finansieringsstruktur för infrastrukturprojekt i städer är under omvandling, samtidigt som städernas roll i ett konkurrenskraftigt och klimatsmart Europa står högt på agendan. Staten bör därför säkerställa långsiktiga och stabila finansieringsformer som ger kommunerna möjlighet att fortsätta utveckla hållbara och klimatanpassade transportlösningar.

Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande (s)

Elin Pietroni
Stadsdirektör

2025-11-10 Dnr: KS-2025/00866

Regeringskansliet Remissvar

Umeåregions yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Umeåregionen är ett samarbete mellan kommunerna Bjurholm, Nordmaling, Robertsfors, Umeå, Vindeln, Vännäs och Örnsköldsvik. Kommunerna i Umeåregionen utgör en arbetsmarknadsregion där invånare och företag i hög utsträckning nyttjar hela regionen för inkomst, utveckling, arbete, studier, fritid och boende. För att uppnå detta behövs en infrastruktur som ger goda förutsättningar för arbetspendling och transporter både inom regionen och med övriga Sverige.

Umeåregionens synpunkter har tagits fram på uppdrag av Umeåregionrådet där såväl kommunstyrelsens ordförande som oppositionsråd från respektive kommun finns representerade.

Umeåregionen verkar för ett robust transportsystem som bidrar till ökad tillväxt och industriell utveckling

Umeåregionen bidrar till den gröna industriomställningen i norra Sverige genom näringslivets och kommunernas investeringar i verksamheter, infrastruktur och boendemiljöer. Våra kommuner vill tillsammans med staten verka för ett transportsystem som möter framtidens krav vad gäller klimat, effektivitet, tillgänglighet och konkurrenskraft.

Regionens geografiska läge innebär att en fungerande infrastruktur blir avgörande både för näringslivets utveckling och för ett robust transportsystem som möter de krav som ett nytt geopolitiskt läge innebär. Den nationella transportplanen behöver möta dessa behov med åtgärder som bidrar till både den industriella utvecklingen och till stärkt robusthet.

För regionen är en infrastruktur som stödjer kopplingarna till angränsande regioner av största vikt. Söderut är förbindelserna mot Sundsvall viktiga för arbetspendling och samverkan mellan exempelvis de båda universiteten och sjukhusen, vilket kräver upprustad järnväg Härnösand - Sundsvall. Norrut blir Norrbotniabanan ytterst betydelsefull för att möjliggöra arbetspendling och därmed bidra till kompetensförsörjningen i hela regionen men även för näringslivets godstransporter. För angränsande inlandskommuner är ett väl fungerande väg- och järnvägsnät helt avgörande för arbetsmarknad, gods-transporter och besöksnäring.

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Planering

Thomas Lundgren

thomas.lundgren@umea.se

Umeåregionens synpunkter på planförslaget

- **Mycket positivt att Norrbotniabanan färdigställs i sin helhet till Luleå men projektet måste forceras!**

Det är mycket glädjande att Norrbotniabanan finns med för färdigställande på sträckan Umeå – Skellefteå inom planperioden, och att medel avsätts för en fortsättning till Luleå. Umeåregionen ser också positivt på att Trafikverket öppnar upp för alternativ finansiering och genomförande.

Det är dock önskvärt att arbetet forceras så att nyttorna med banan för näringsliv och invånare hämtas hem. Berörda kommuner längs sträckan Umeå – Skellefteå har redan kommit långt i planeringen av resecentrum och anslutande infrastruktur utifrån den tidplan som tidigare kommunicerats, vilket innebär att förseningar får stora konsekvenser. Sammantaget handlar det om en försening på ca fyra år från 2032 till ca 2036. Det är också önskvärt att det anges ett målår för när banan till Luleå ska vara klar; ett sådant tydliggörande är viktigt för såväl näringslivets som kommunernas planering och investeringsbeslut.

Utbyggnaden av den första ca 12 km långa etappen mellan Umeå och Dåva (Umeå Eco Industrial Park) påbörjades officiellt 2018 och Umeå kommun har redan investerat ca en kvarts miljard i en järnvägsanläggning i Dåva som stod klar 2023. Målsättningen är nu att sträckan ska kunna trafikeras från Q4 2026 men det fordrar en standard som möjliggör både byggtrafik och kommersiell trafik, vilket kräver minst 70 km/h, ett enklare signalsystem och utbyggda mötesstationer.

Den intermodala trafiken till och från Umeå har ökat dramatiskt under de senaste tre åren. Förra året med hela 46 %, och vi ser en fortsatt utveckling. Upptagningsområdet för denna trafik sträcker sig från Skellefteå i norr till Örnsköldsvik i söder. Detta innebär tillsammans med övrig järnvägstrafik att det uppstått kapacitetsbrister i noden. Umeå kommunkoncern har ett bra samarbete med Trafikverket i att försöka belysa dessa frågor. För Umeåregionens fortsatta utveckling men också för järnvägssystemets funktion är det viktigt att kunna möta upp efterfrågan att kunna hantera längre tåg och att det finns spår för tågbildning och vagnsuppställning.

För att klara befintlig och framtida järnvägstrafik genom Umeå är det mycket positivt att dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö finns med i planförslaget. Dock saknas utbyggnaden av förlängda plattformar på Umeå C, vilket också är en angelägen åtgärd för att klara kapaciteten på stationen men även för att höja kapaciteten i noden Umeå.

Den nationella planen bör omfatta medel för utbyggnad av resecentrum i kommunhuvudorterna i Robertsfors och Skellefteå. Dessa projekt tar annars en orimligt stor andel av den regionala transportplanen för Västerbotten, som också ska finansiera regionaltågsstationerna i Sävar och Bureå, och senare även i Byske.

- **Förbifart Örnsköldsvik – framkomlighet, robusthet och nya finansieringsvägar**

Den nuvarande sträckningen av E4 genom Örnsköldsvik präglas av problem med trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöpåverkan. E4 genom Örnsköldsvik är en del av TEN-T-stomnätet och därför av särskild internationell betydelse. Den utgör även en viktig del av den Botniska korridoren och godstrafiken genom centrala Örnsköldsvik på E4 består till största delen av långväga transporter. Att kunna förflytta trupper och materiel i ett robust system och inte fastna i Örnsköldsvik är viktigt utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

En ny Förbifart Örnsköldsvik har utretts och planerats sedan långt tid och den nya vägsträckan är utpekad som högt prioriterad av så väl Umeåregionen som av Västernorrlands län samt som ett riksintresse för kommunikationer.

Utifrån detta är det självklart att staten har ansvaret för projektets genomförande. E4 förbifart Örnsköldsvik är väl utrett och redo för ett skyndsamt genomförande. Umeåregionen ser positivt på att Förbifart Örnsköldsvik redovisas som ett objekt som kan vara lämpligt för alternativ finansiering, och vill understryka vikten av att nationell plan pekar ut nästa steg att arbeta vidare med.

- **Investeringar i öst-västliga stråket och inlandet saknas helt**

Umeåregionen konstaterar att planförslaget helt saknar satsningar på det öst-västliga stråket längs E12 som knyter samman kust med fjäll men som också knyter samman Norden i ett försörjningstråk från Atlantkust till Finland. I vårt yttrande över inriktningsbeslutet pekade vi på dess betydelse för redundans och robusthet samt för totalförsvaret. Den situation som uppstod i Västernorrland i höst visar på de nuvarande bristerna i järnvägsnätet i dessa avseenden och behovet av åtgärder för att komma till rätta med dem.

Kommunerna i E12-stråket mellan Umeå och Mo i Rana i Norge har under flera år samverkat för att stärka stråket som en strategisk logistik- och försörjningskorridor mellan Finland, Sverige och Norge. Potentialen för både civil och militär utveckling är stor; den möjliggör för Sverige och allierade att skapa effektiva transportmöjligheter i öst-västlig riktning, bidrar med riskspridning och ger ökad tillgång till inlandsbanan. Och inte minst har stråket stor betydelse för försvaret och i krissituationer. Stråket är en del i det övergripande vägnätet i EU:s TEN-T förordning och Umeå är utpekad som Sveriges nordligaste urbana nod.

En mycket angelägen åtgärd som bör ingå i den nationella transportplanen är upprustning av järnvägen Umeå – Storuman med elektrifiering av sträckan Hällnäs – Lycksele (järnvägsplan finns för sträckan Hällnäs-Lycksele) som en första prioriterad åtgärd. Längs E12:an, som förbinder Vasa i Finland med Mo i Rana i Norge, finns brister vad gäller transportkvalitet och trafiksäkerhet som behöver åtgärdas.

Holmsundsbanan, järnvägen mellan Botniabanan och Umeå hamn (ingår i TEN-T), har stora brister som behöver åtgärdas för att öka konkurrenskraft och funktionalitet. I Umeå hamn har stora investeringar gjorts och än mer planeras framgent. Detta för att möta regionens behov men också för att möjliggöra intentionen från europeisk och nationell nivå om en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. I likhet med järnvägskopplingarna till Piteå hamn och Skellefteå hamn bör Holmsundsbanan rustas upp.

Insatserna ovan ligger mycket väl i linje med den övergripande inriktning som pekas ut i förslag till ny CEF-förordning 2028–2034 mot infrastruktur som stödjer gränsöverskridande samarbete och stärker totalförsvaret. Projekt som bidrar till ökad tillgänglighet i gränsöverskridande regioner och bidrar till robusthet i transportsystemet bör prioriteras i samverkan mellan den nationella planeringen och EU:s finansieringsinstrument.

- **Fullfölj mötesseparering på E4 mellan Umeå och Skellefteå**

Liksom i gällande nationella transportplan redovisar planförslaget mötesseparering på två delsträckor av E4 mellan Umeå och Skellefteå (Grimsmark – Broänge samt Ljusvattnet – Yttervik) som åtgärder som övervägts med ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. Umeåregionen anser att det från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt är angeläget att mötesseparering på hela sträckan mellan Umeå och Skellefteå genomförs inom planperioden.

- **Fullfölj mötesseparering på E12 mellan Kulla och Norrfors**

Även sträckan på E12 mellan Kulla och Norrfors är i planförslaget redovisat som en åtgärd som övervägts med ökning av investeringsmedlen med 10 procent. Åtgärden har funnits med vid en utökad investeringsbudget i flera omgångar av den nationella transportplanen. Sträckan utgör ett mycket viktigt pendlingsstråk mellan Umeå och Vännäs men har stora brister vad gäller både framkomlighet och trafiksäkerhet. Umeåregionen anser att det är av stor vikt att den nu prioriteras och genomförs inom kommande planperiod.

- **Ostkustbanan bromsas – trots växande behov och ingångna avtal**

Det är mycket förvånande att två projekt längs Ostkustbanan i den nuvarande transportplanen tas bort respektive omprövas. Banan har stor betydelse för Sverige, och för Umeåregionens näringsliv och invånare är det helt nödvändigt att banan har kapacitet och restider som klarar både nuvarande och framtida trafik. Järnvägen utgör redan idag en flaskhals med väldokumenterad kapacitetsbrist och låga hastigheter, problem som kommer att tillta när Norrbotniabanan färdigställts. Banan klarar inte heller TEN-T-kraven, vilket inte åtgärdas genom planförslaget.

Det är också problematiskt att efter flera års arbete avbryta projekt som kommit mycket långt i planeringen. Arbetet har skett tillsammans med berörda kommuner och regioner utifrån avtal som tecknats med staten, avtal som nu föreslås brytas. Denna hantering från statens sida påverkar allvarligt tilltron till den statliga planeringsprocessen och minskar incitamenten för kommuner och andra att gå in i liknande samverkan med Trafikverket.

- **Positivt med ökade medel till flyget men dess roll för klimatomställning och i transportsystemet bör tydliggöras**

Umeåregionen ser positivt på att anslaget till flyget föreslås öka, men konstaterar att planen saknar konkreta satsningar på klimatomställning. Staten bör prioritera utveckling av fossilfria drivmedel och investeringar i infrastruktur för el- och vätgasflyg. Detta är avgörande för att flyget även fortsättningsvis ska bidra till ett hållbart, tillgängligt och konkurrenskraftigt transportsystem så att hela Sverige kan leva.

Umeåregionen anser att förslaget till plan saknar en tydlig analys av flygets roll i transportsystemet, särskilt med hänsyn till norra Sveriges behov av god tillgänglighet och konkurrenskraft. Flyget är en nödvändig del av ett fungerande transportsystem i regioner med långa avstånd och bör ses i nära samspel med järnväg och kollektivtrafik. Den nationella planen bör redovisa hur dessa trafikslag kopplas samman i strategiska noder utöver Arlanda flygplats och hur investeringar samordnas med flygplatsernas utveckling.

- **Viktigt att prioriterade utredningar genomförs**

Planförslaget redovisar förslag på prioriterade utredningar, varav flera är av stor betydelse för Umeåregionen, bl.a. uppställningskapacitet, ökad redundans och Norrbotniabanan. Umeåregionen vill betona att dessa utredningar är angelägna och bör prioriteras av Trafikverket.

Utredningen om uppställningskapacitet i järnvägssystemets noder är av avgörande betydelse för en fungerande och fortsatt växande järnvägstrafik i hela systemet, men att begränsa detta till storstadsområdena är ett misstag. Utredningen bör omfatta samtliga utpekade urbana knutpunkter för att säkerställa tågbildnings- och uppställningskapacitet utifrån ett systemövergripande perspektiv.

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

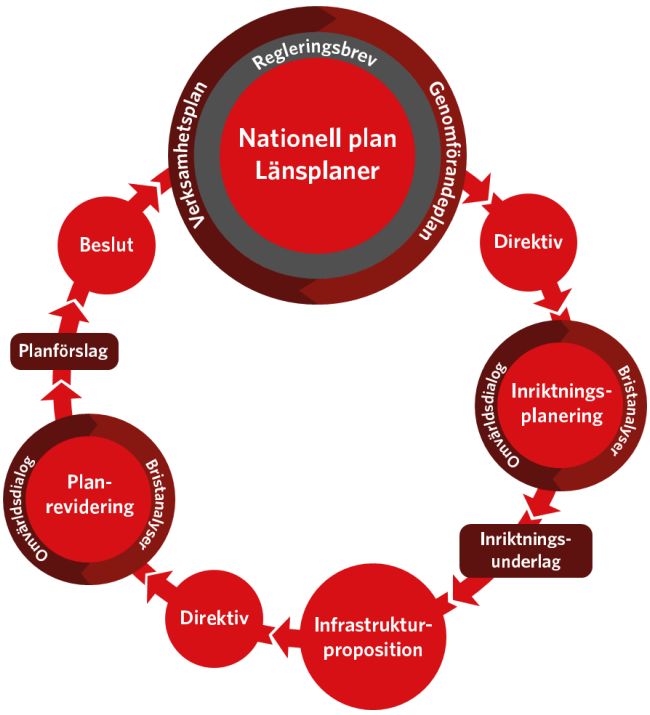
Borlänge den 30 september 2025

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.

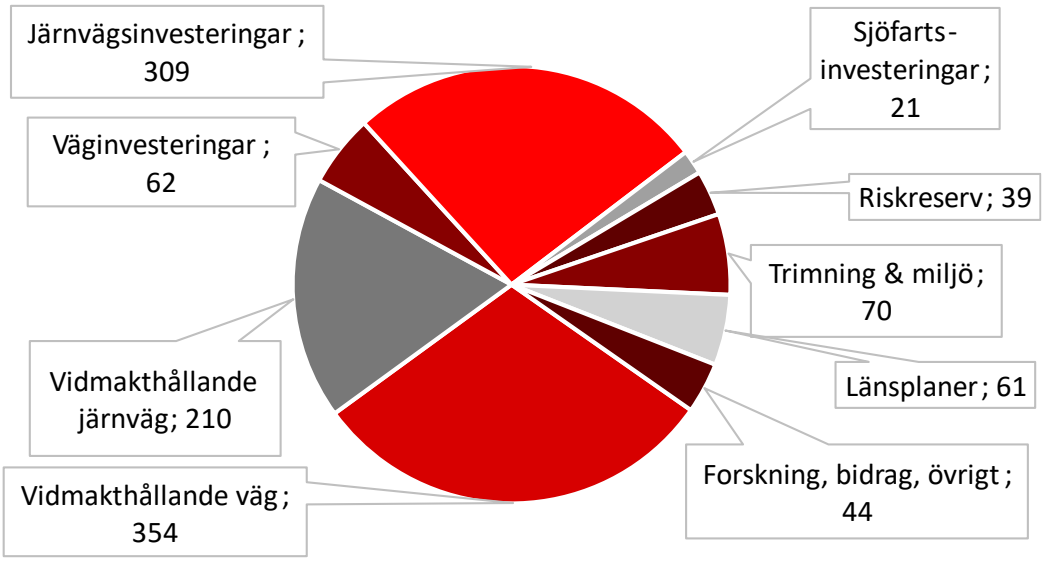
Ytterst handlar planen alltså om att skapa mer nytta för Sverige. Förbättringarna kommer att märkas när människor pendlar till jobbet, när ett företag ska leverera sina varor till kunder i Sverige och utomlands liksom vid militära transporter och genom ökad motståndskraft vid kris och extremväder.

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

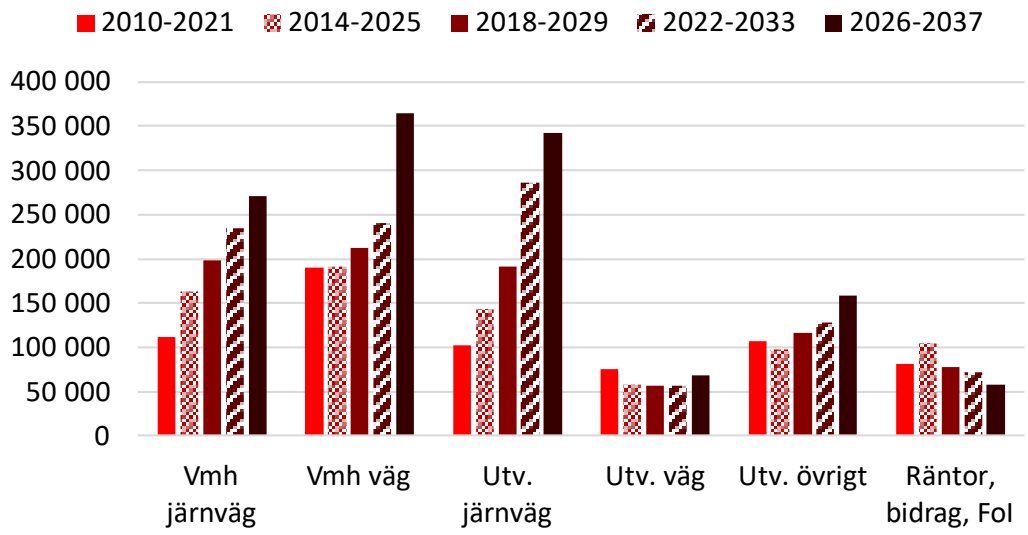
Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, varav 354 miljarder kronor ska gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg. Figur 2 sammanfattar hur dessa ramar fördelas i planförslaget. 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.

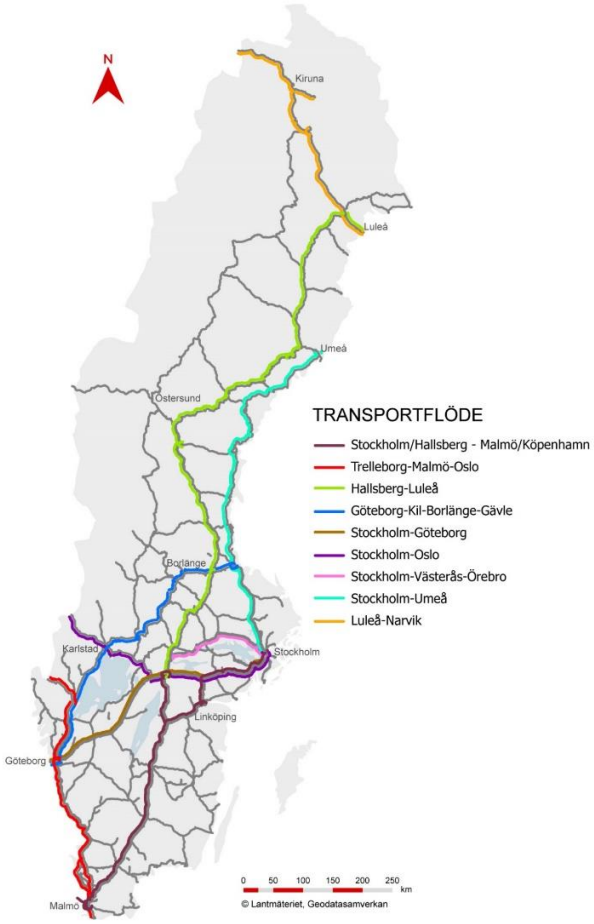
Trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Det omfattar bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad kapacitet. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt 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.

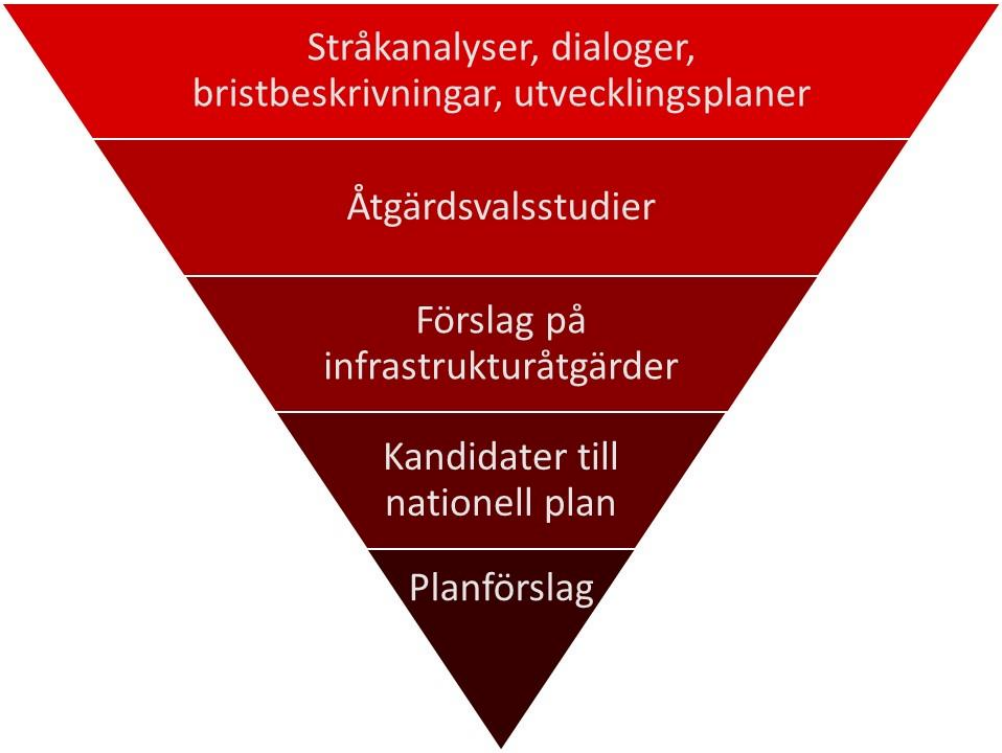
Föreslagna åtgärder är resultatet av omvärldsdialog och ett omfattande analysarbete

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 trafik-säkerheten 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 kostnads-effektiva 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).

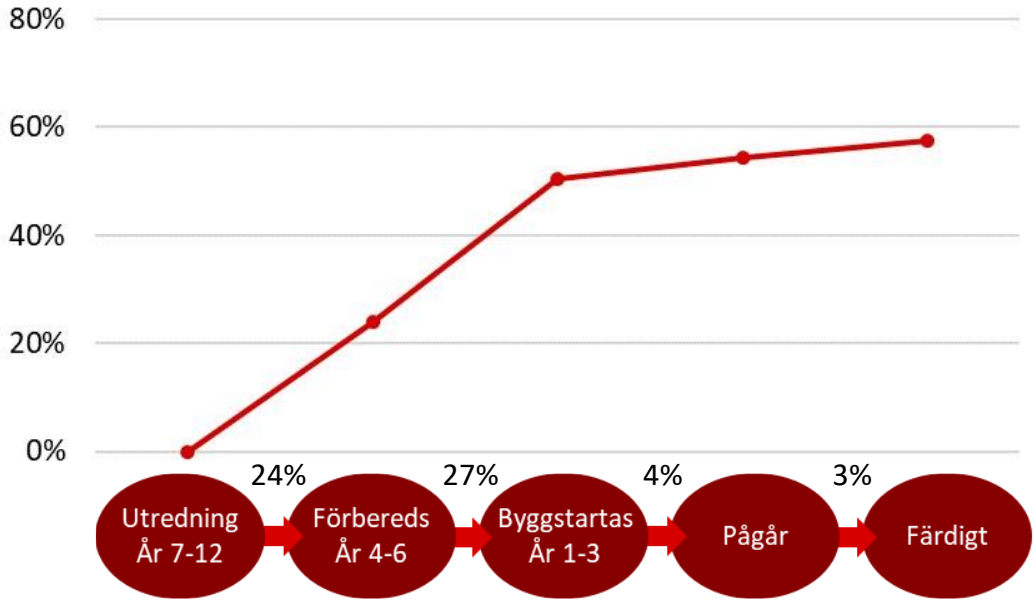


Figur 6. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

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.

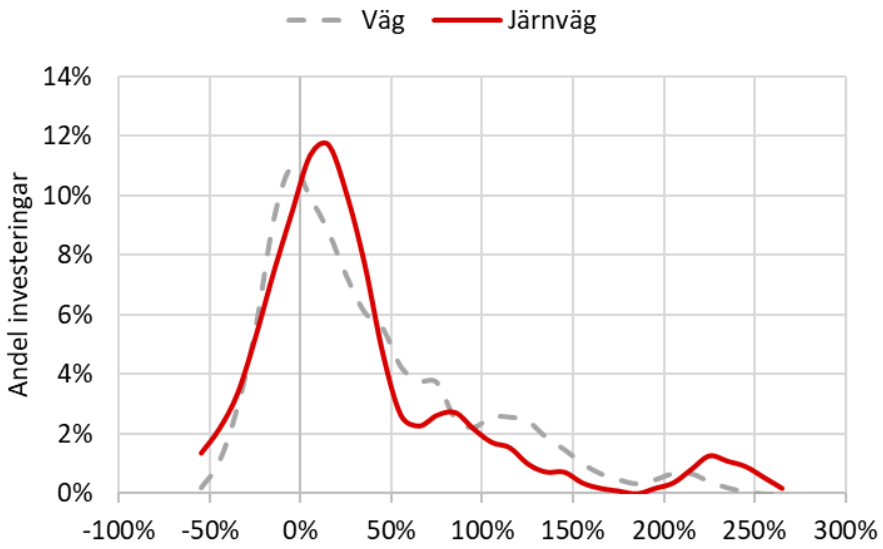
Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar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

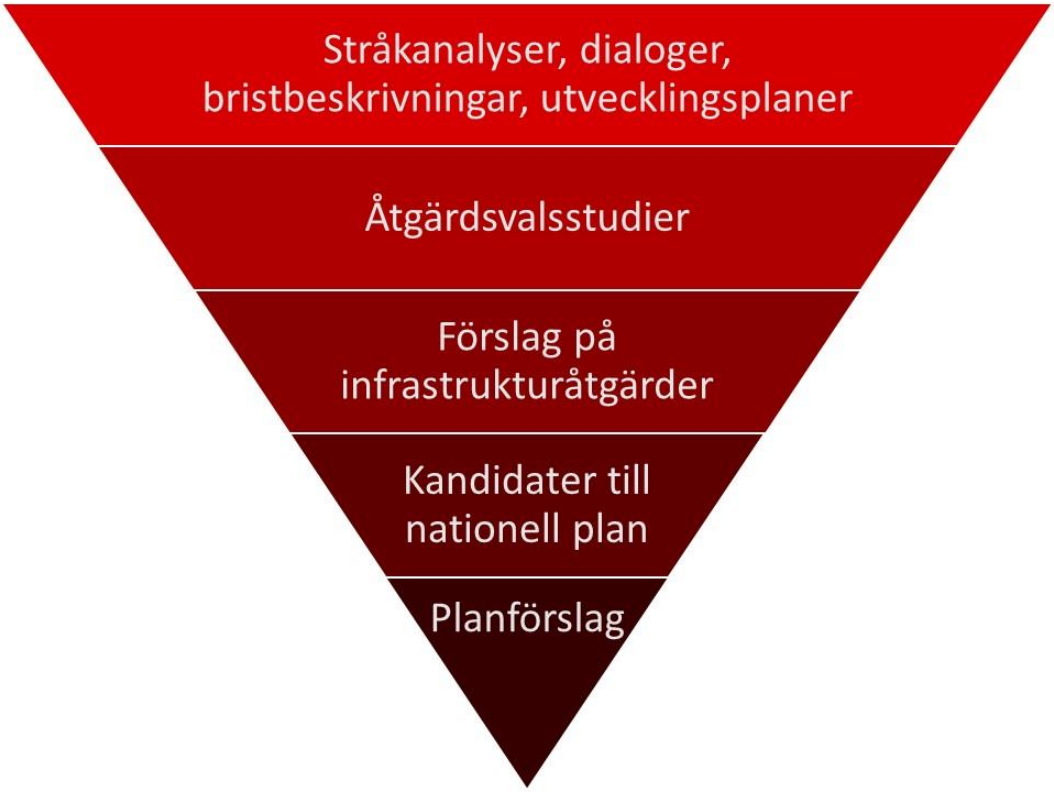
I det förra avsnittet beskrivs den formella processen för att ta fram en ny nationell plan. Trafikverkets arbete med att ta fram underlag till planen börjar dock tidigare än så.

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 samhälls-ekonomisk 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 verksamhets-planeringen 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 transport-systemet.

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 fördelnings-effekter. 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 trimnings-åtgärder, 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 ofrån-komligt 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.

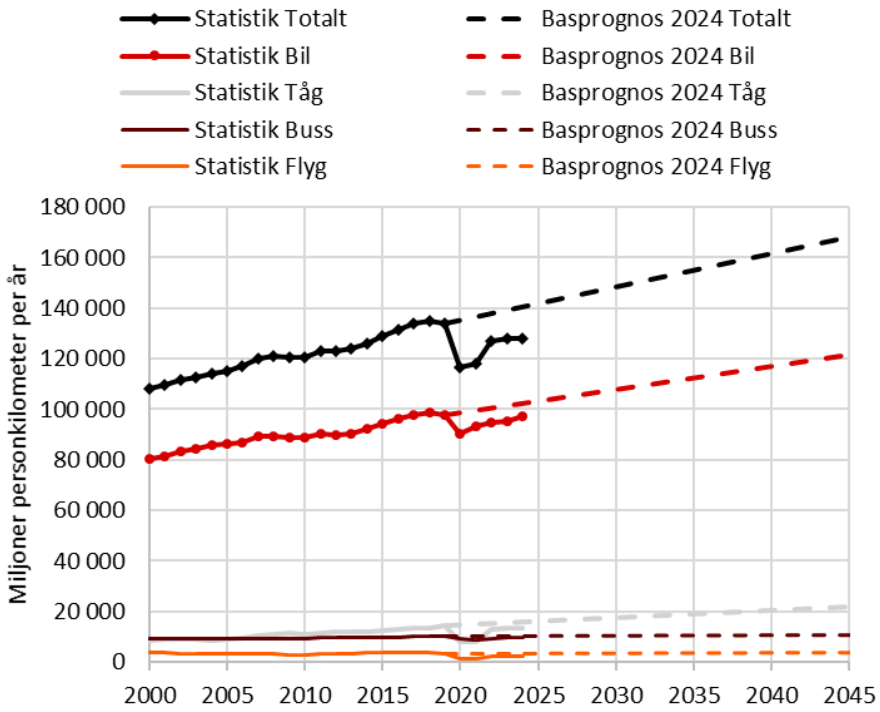
Män reser mer med bil och cykel jämfört med kvinnor som istället dominerar nyttofördelningen (och resandet) med kollektivtrafik och gång. Bilresandet och gång är relativt brett spritt över åldersklasserna, även om gruppen 31–65 år åker mer bil än övriga, och 21–30 år går mer. Personer över 65 år reser 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:

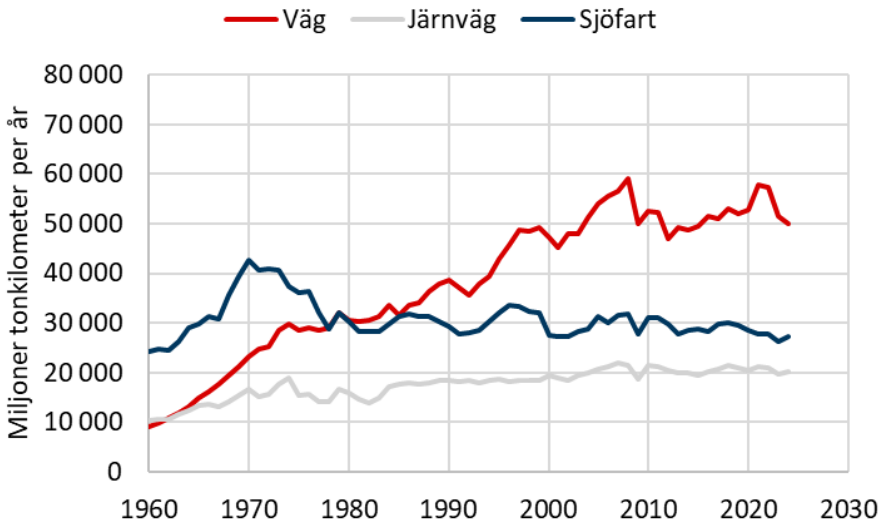
- Ökad e-handel är en orsak till fler leveranser.
- Kollektivtrafiken har ekonomiska utmaningar.
- Inrikes flyg står inför en osäker framtid.
- Järnvägens modernisering väntas öka punktligheten.
- Mikromobilitet (små och lätta fordon för en person) är etablerat, men fortsatt som nischlösningar.
- Digitaliseringen 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.

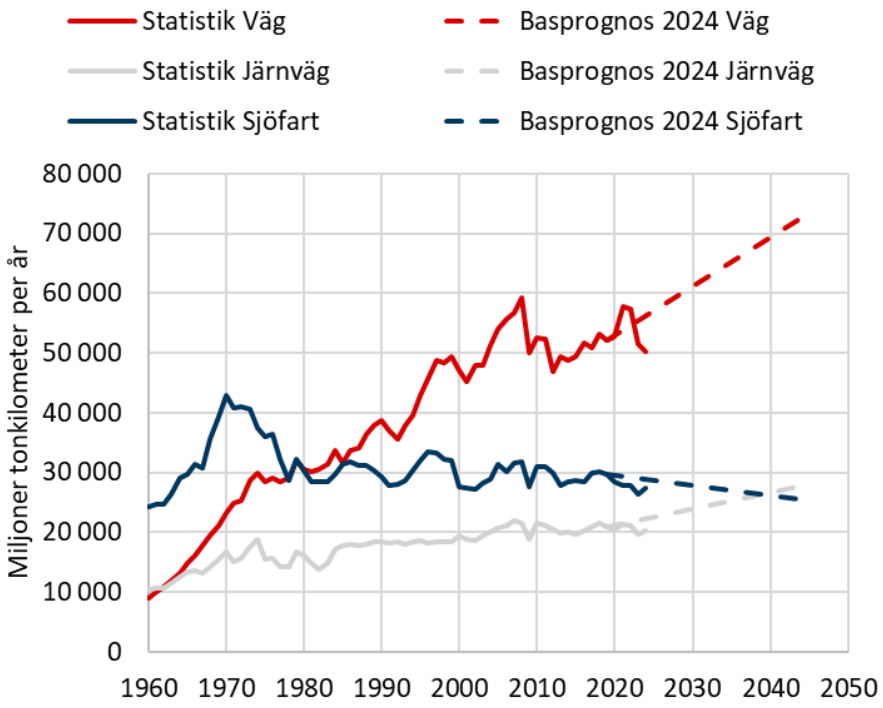
En ökning i linje med de senaste decennierna väntas

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

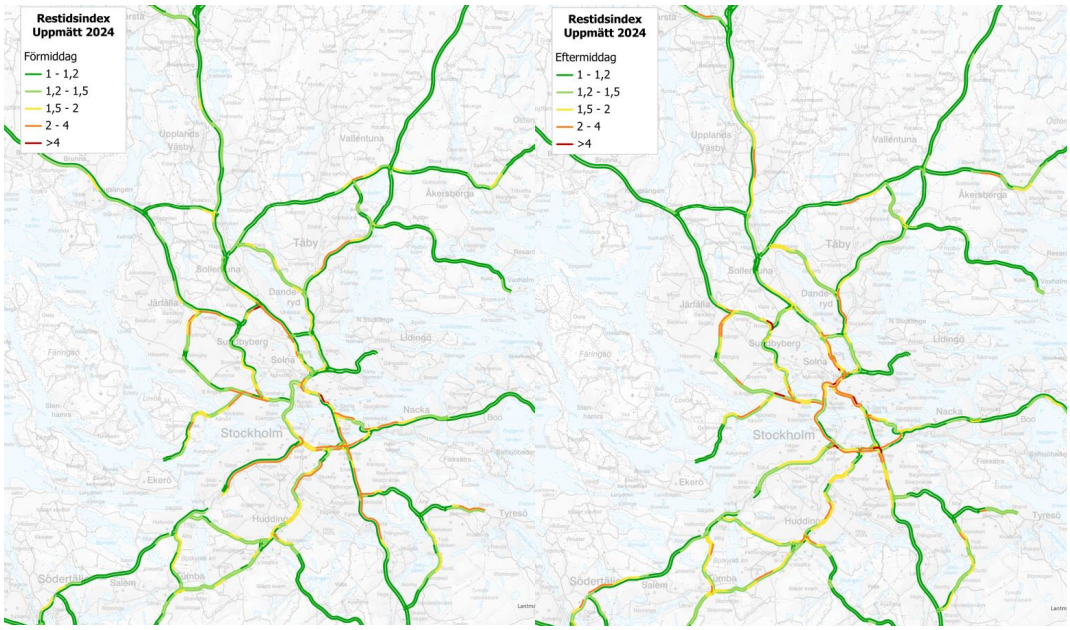
Den väntade utvecklingen av resor och transporter som beskrivits ovan kommer att leda till ett ökat utnyttjande av vägar och järnvägar. I detta avsnitt redovisar vi därför vår bedömning av hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och person-transporter i de statliga väg- och järnvägsnäten kommer att utvecklas 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.



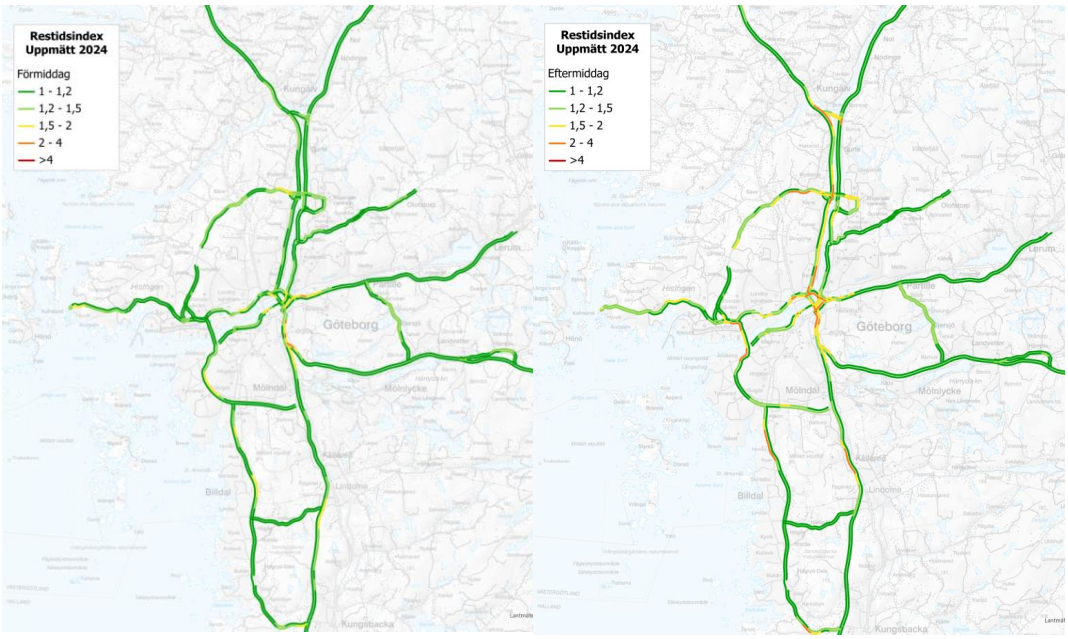
Figur 13. Uppmätt restidsindex i Stockholmsområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

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.



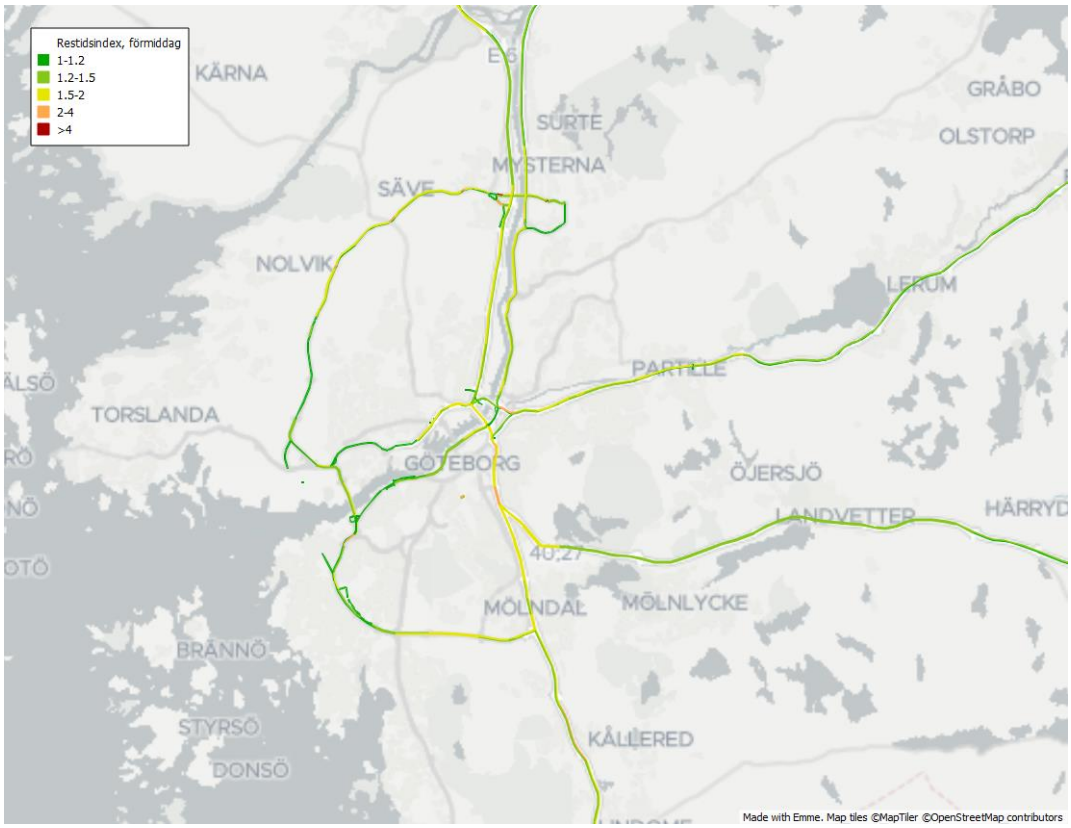
Figur 14. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Stockholmsområdet år 2045.

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.

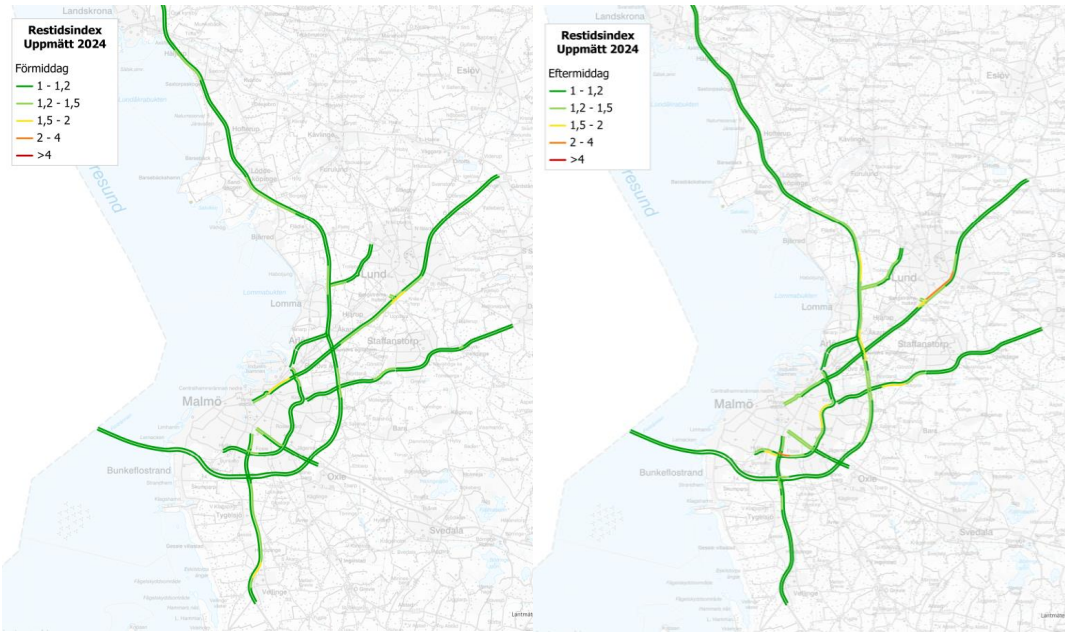
Göteborgskartan för 2045 visar att trängseln kommer att öka på de trängselpåverkade vägarna, men främst att trängseln kommer att sprida sig längre ut i stråken in mot Göteborg som idag inte är påverkade av trängsel.



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

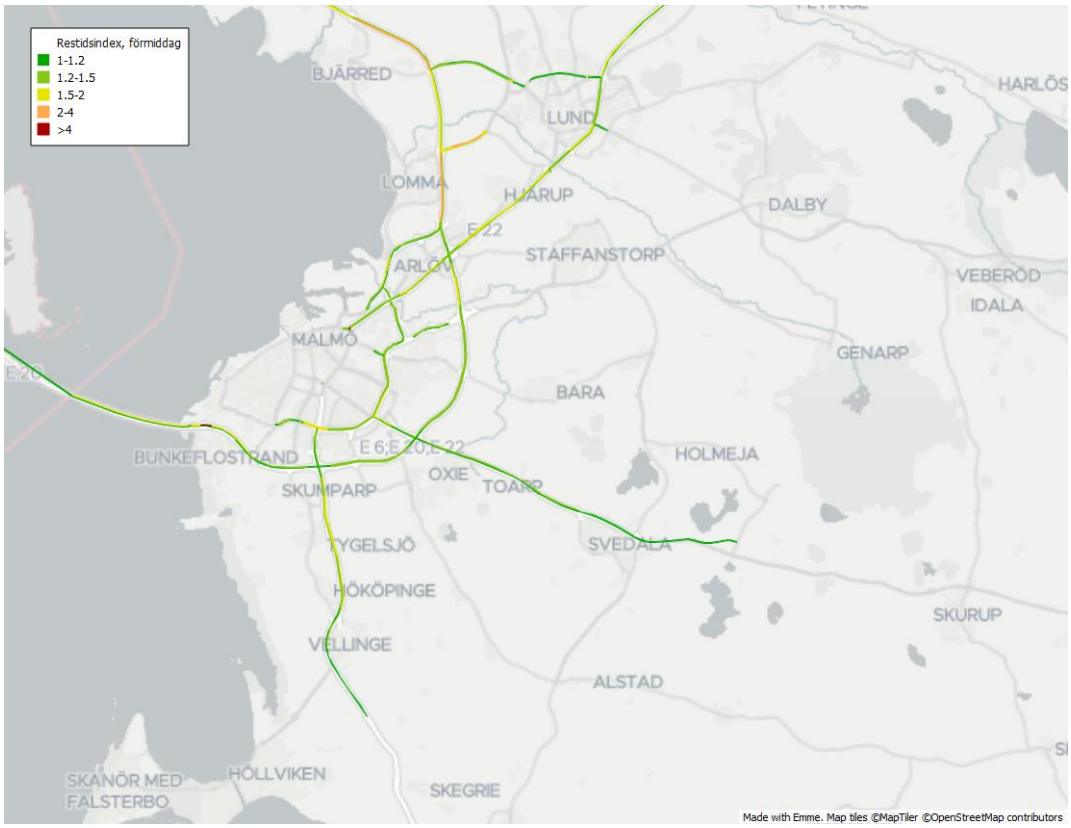
För Malmö visar kartorna för 2024 viss trängsel utmed E6[10]. Även här är eftermiddagen mer trängseldrabbad än förmiddagen.

[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

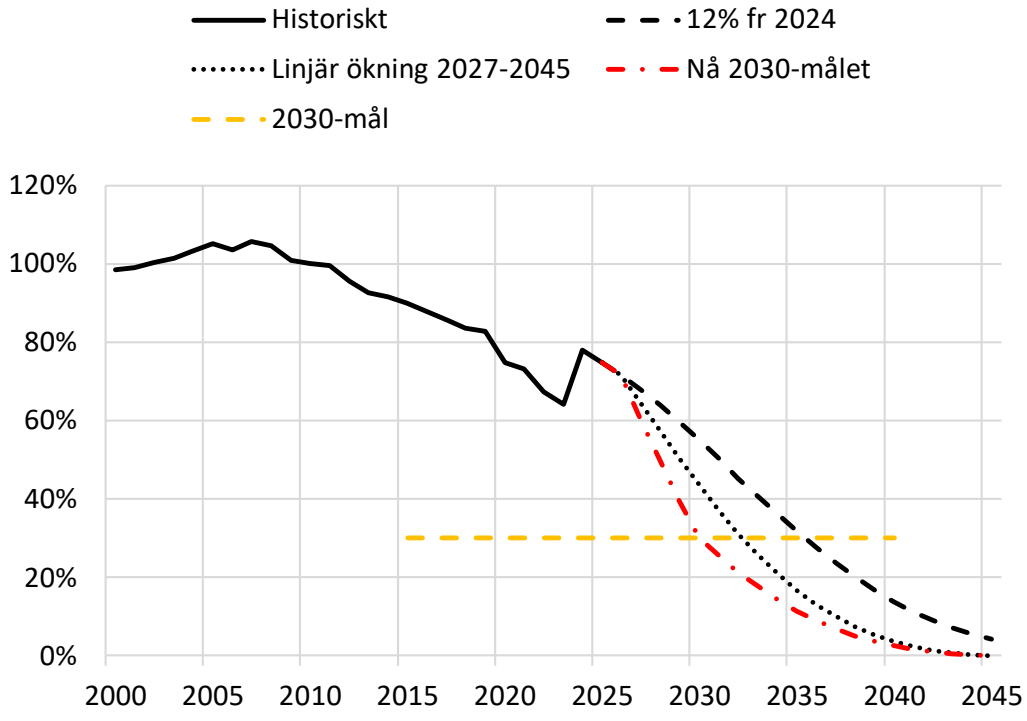
2.4 Trafiksäkerhet och klimat

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

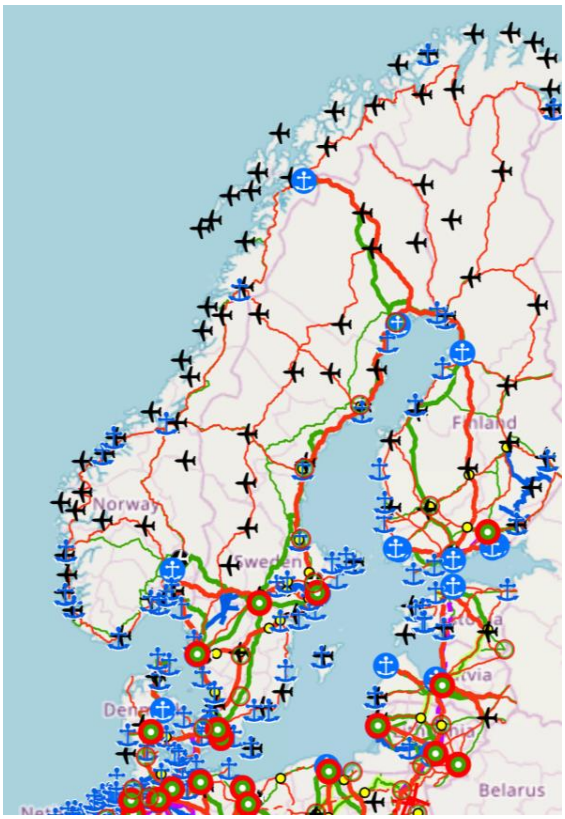
Det här kapitlet beskriver några aspekter av gränsöverskridande transportplanering. Det beskriver kort innebörden av TEN-T-förordningen, som är en central del av EU:s gemensamma transportpolitik, och redogör för nordisk samplanering och det nordiska myndighetssamarbetet för transportplanering.

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

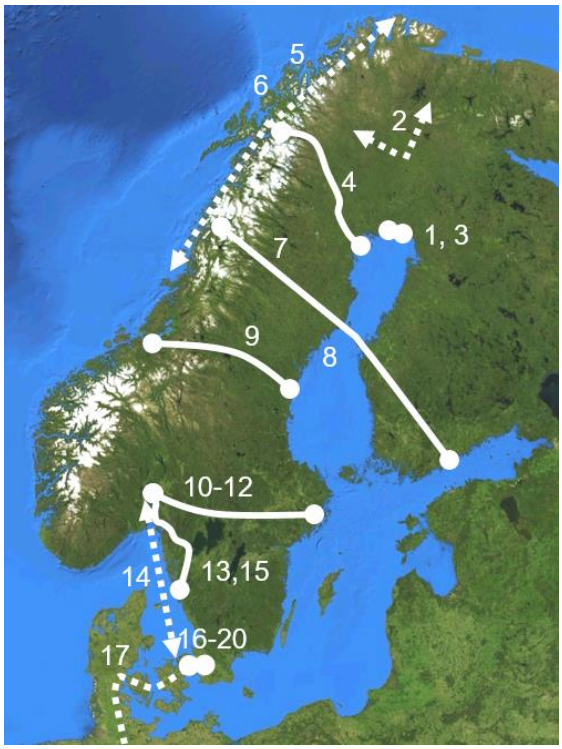
I planeringen av de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Trafikverket koordinerar också gruppen Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering (NMT). I gruppen ingår de nordiska myndigheter som har ansvar för att ta fram underlag 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

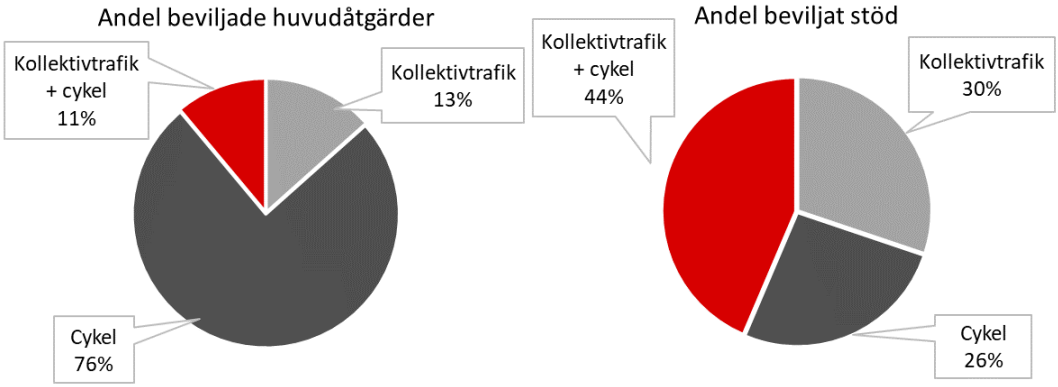
Mellan 2015 och 2023 kunde kommuner och regioner ansöka om stöd från Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Regeringen har beslutat att avveckla stadsmiljöavtalen, men pågående avtal kommer att fortsätta tills de löper ut.

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 samhälls-ekonomiskt 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.

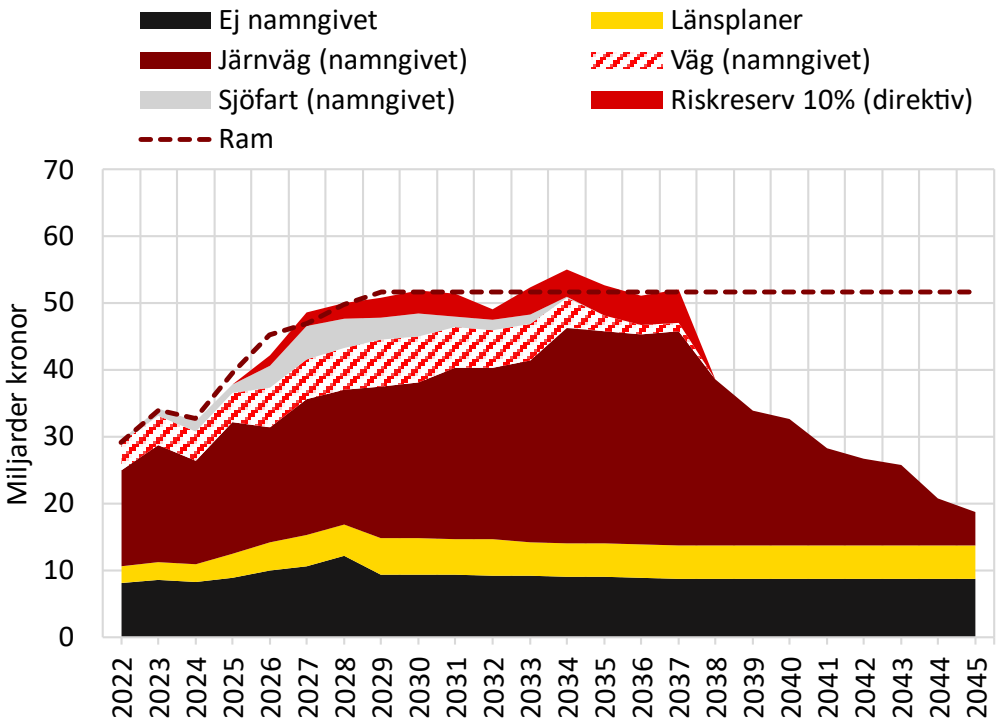
Trafikverket har föreslagit att bärighetshöjande åtgärder som särredovisas i Tabell 3 bör flyttas till anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt att ersättning till Öresundsbrokonsortiet flyttas till anslag 1:2, Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Regeringen har också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

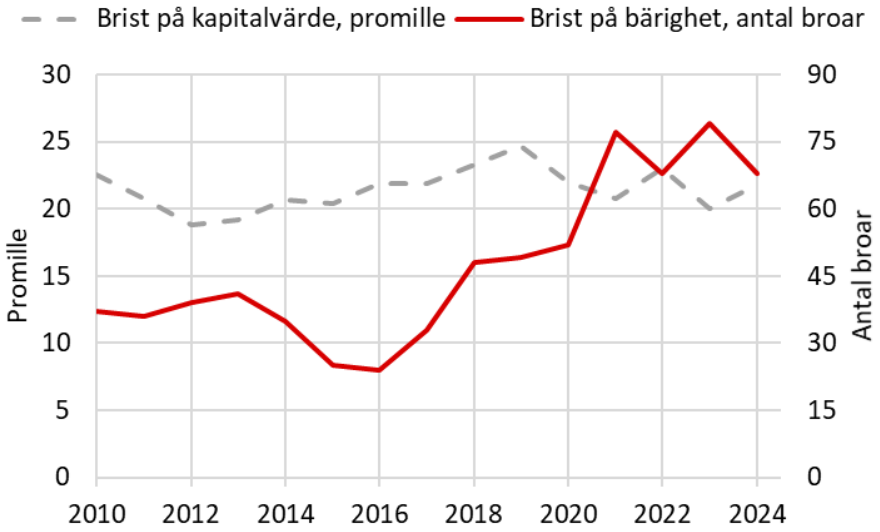
ställer den dagliga skötseln framkomlighet och trafiksäkerhet samt hanterar händelser såsom olyckor, översvämningar, ras, skred och stormar året runt. Vintertid ingår plogning och halkbekämpning i basunderhållet. Denna verksamhet behöver fungera dygnet runt och prioriteras därför högst inom den samlade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

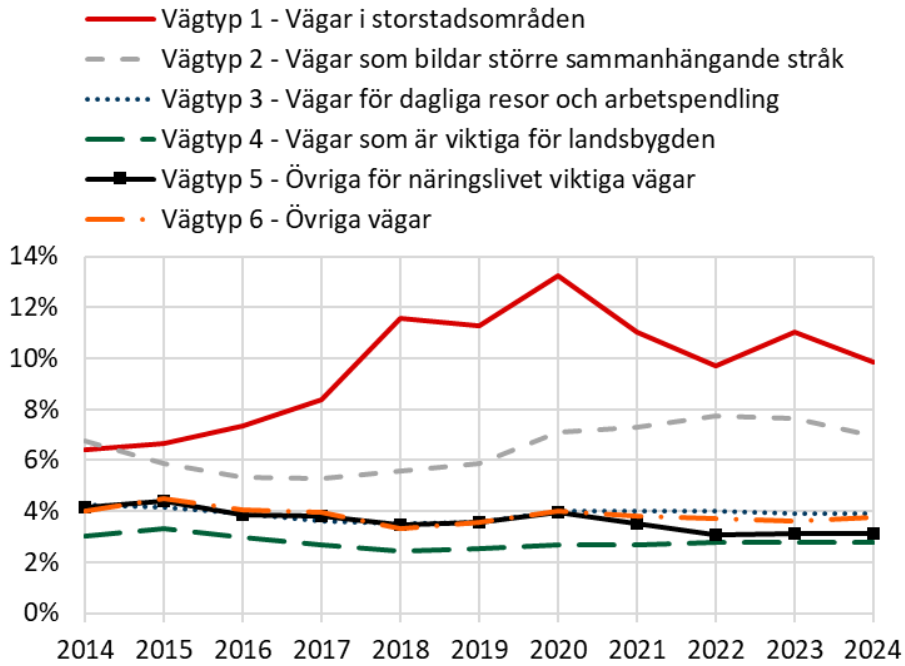
It- och telekominfrastrukturen används för att möjliggöra styrning av, och datainhämtning från, väganläggningen. Den används också för trafikledning, trafikinformation, anläggningsövervakning samt för drift- och stödsystem. Det förändrade omvärldsläget medför ett ökat behov av åtgärder inom området cybersäkerhet. 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-

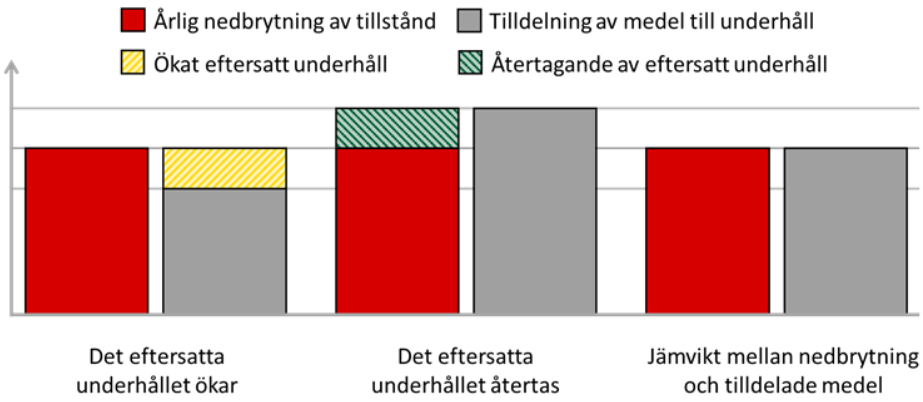
standarden. De vägarna utgör en mycket liten del av vägnätet, men de har mycket trafik och är dyra att åtgärda på grund av den hårda trafikbelastningen. Vägar som bildar större sammanhängande stråk (vägtyp 2, se Figur 26) har haft en negativ trend de senaste tio åren. Det gäller främst mötesfria vägar, 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 upplåta större delen av vägnätet för den högsta bärighetsklassen BK4 under planperioden. Trafikverkets ambition är att:

- 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 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 teknikslag 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 utvecklings-anslaget, 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 kostnads-effektivt 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 genom-förandet. 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 planerings-underlag 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.

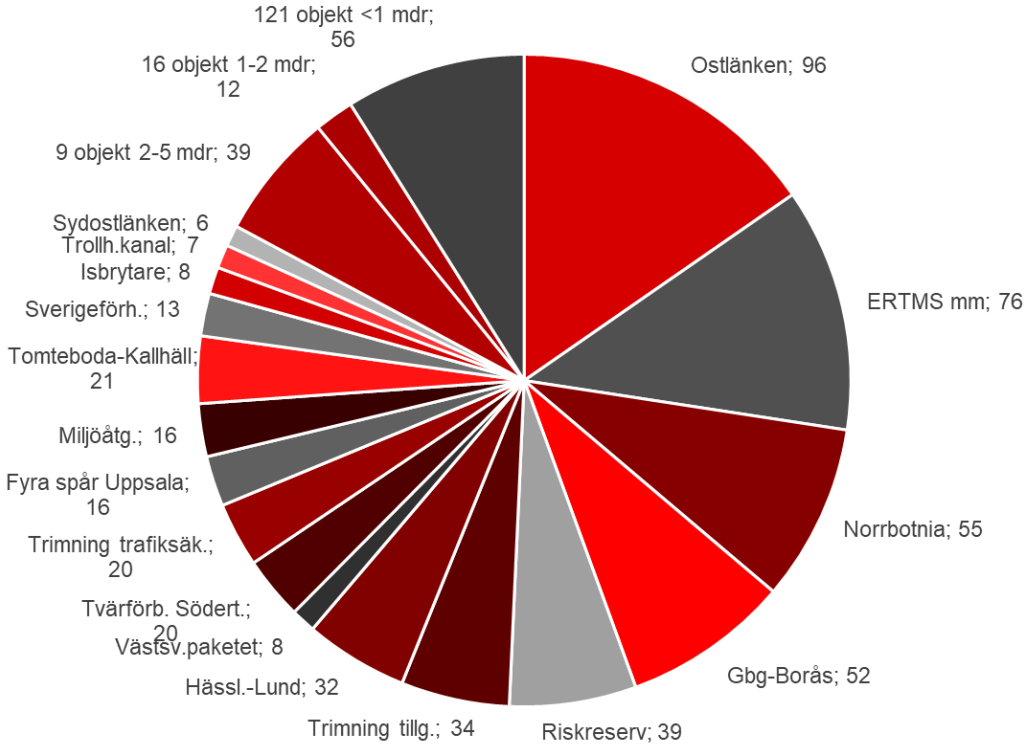
I Tabell 7 sammanfattas resultatet av Trafikverkets prioriteringar av namngivna investeringar. Uppgifterna inkluderar inte objekt som har öppnat för trafik, och som har restkostnader.

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):

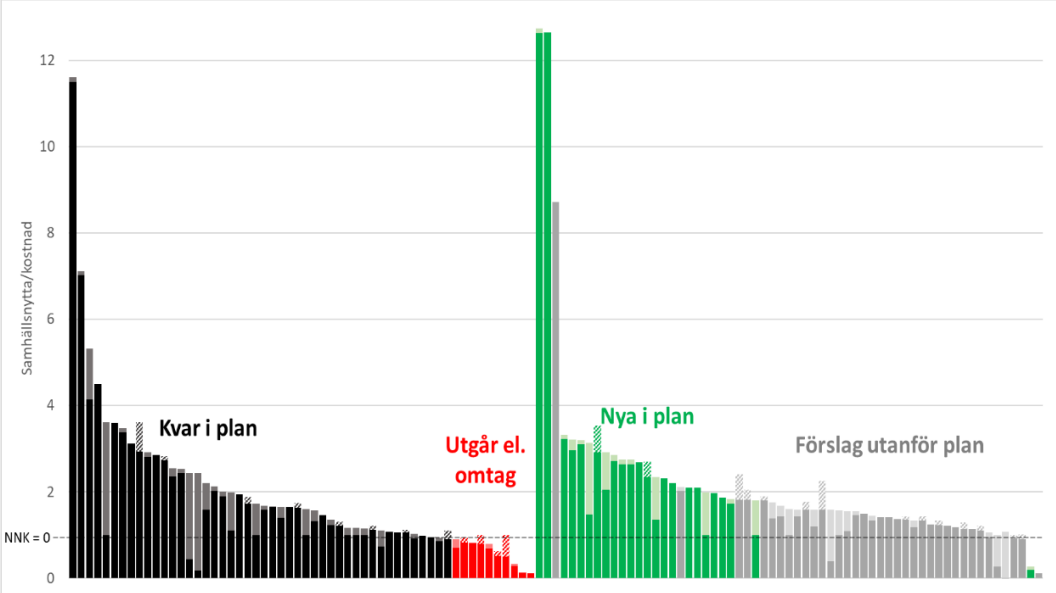
1. Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder; cirka 300 mnkr.
2. En ny isbrytare[20] ; cirka 4 100 mnkr.
3. E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 600 mnkr; NNK 11,64.
4. Knivsta plankorsning; cirka 300 mnkr; NNK -0,81.[21]
5. Stockholm 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 tillåtlighets-prövning 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.

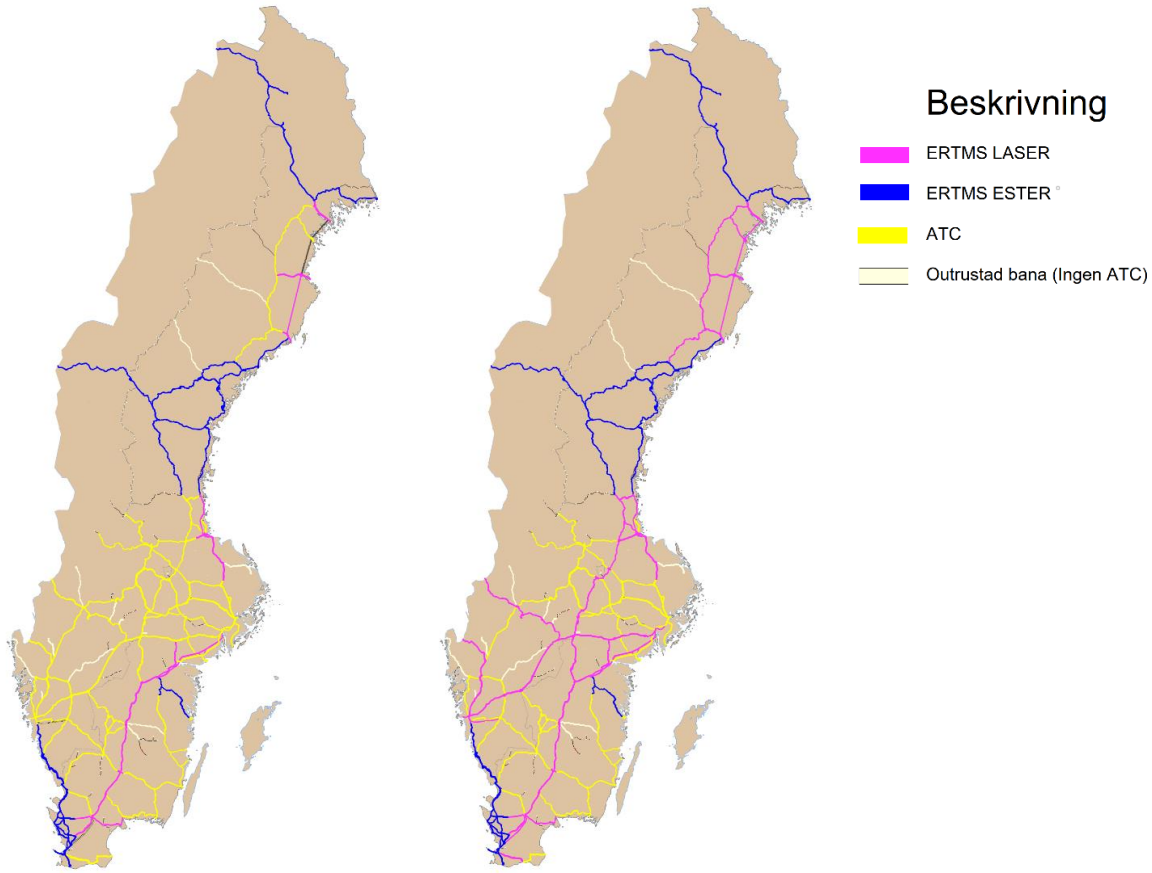
ATC behålls tills vidare i det övriga nätet

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

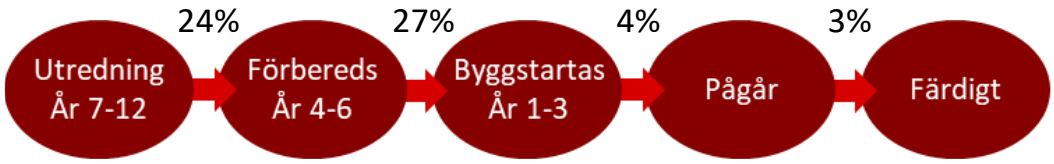
I enlighet med regeringens direktiv redovisar Trafikverket här förslag kring riskreserv. Vi har i vårt förslag inte beaktat eventuella effekter av utredningen om effektiviseringsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur.

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 samhälls-ekonomisk 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 bygg-entreprenad. 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 genom-gång 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 plan-revidering 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 stats-förvaltningen.

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.

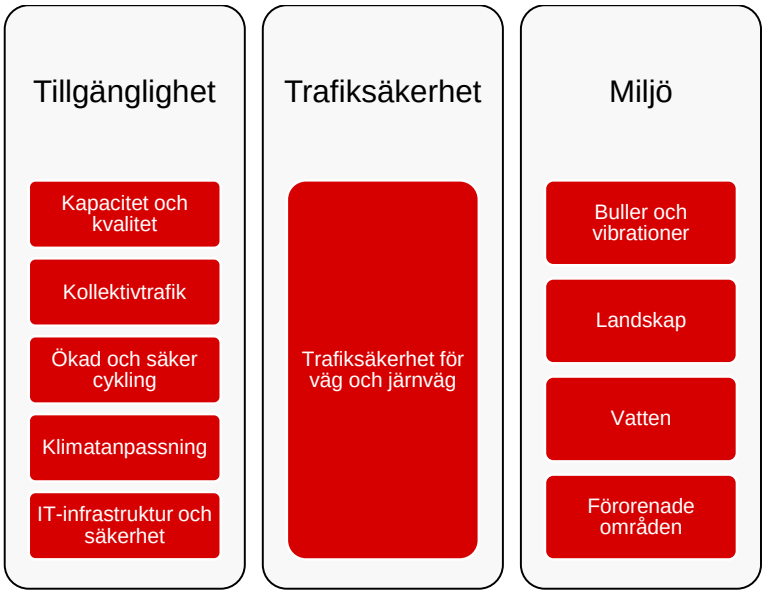
7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

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 transportsektorn.

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 beredskaps-myndighet 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 system-demonstrationer och implementering. Nedanstående forsknings- och innovations-områden föreslås prioriteras under perioden 2026–2037, för att stärka transport-sektorns 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 järnvägs-systemet i ett större perspektiv, främst Södra stambanan. Åtgärder på sträckan är av betydelse för hela södra Sverige. Enligt ursprunglig utbyggnadsstrategi bör mötes-spår 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

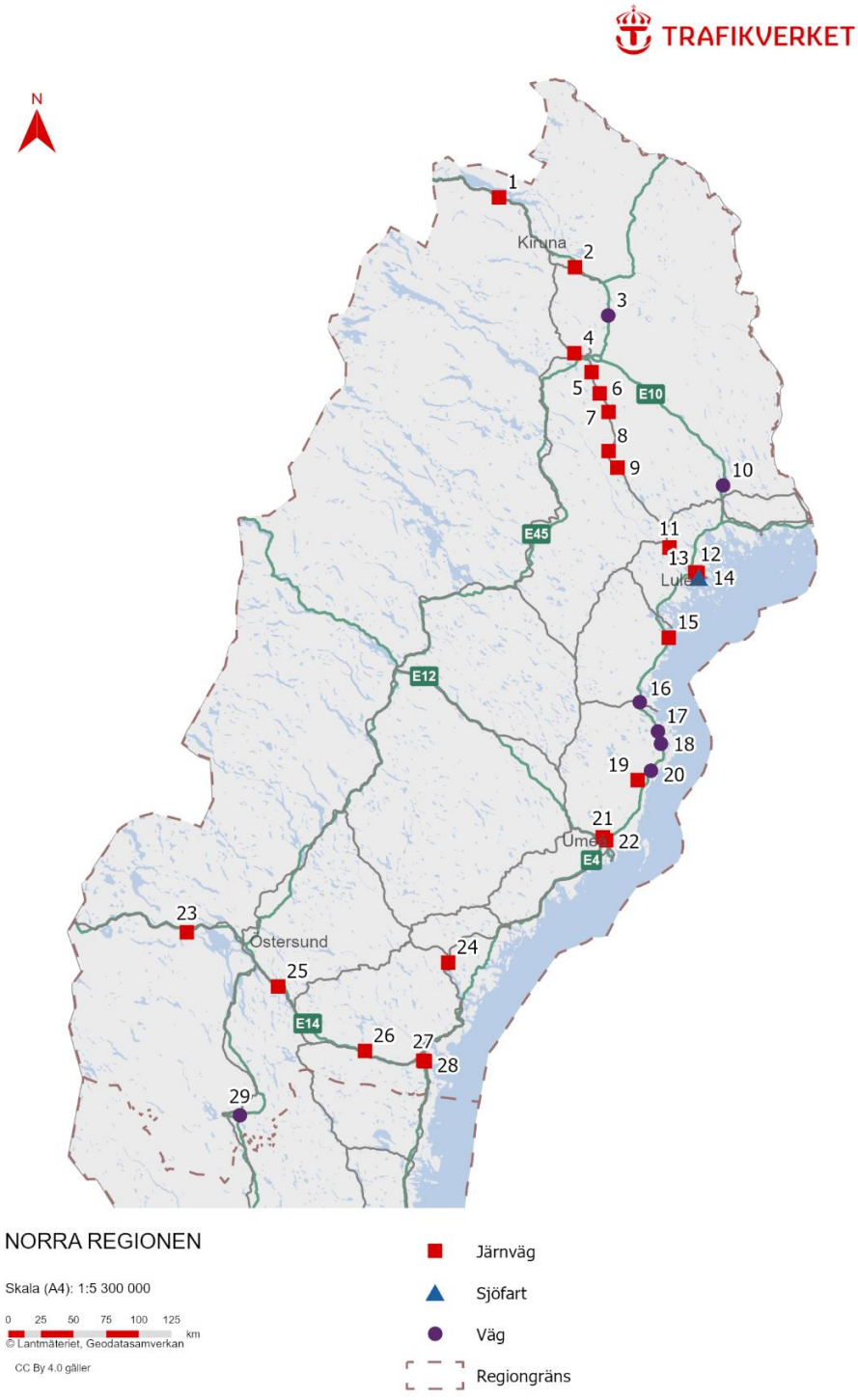
I detta kapitel sammanfattas för Trafikverksregionerna vilka namngivna investeringar som föreslås och kartor illustrerar var de hamnar. Observera dels att investeringarna ofta gäller längre sträckor, dels att nyttorna kommer ett större omland till del. Den geografiska placeringen av symbolerna visar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

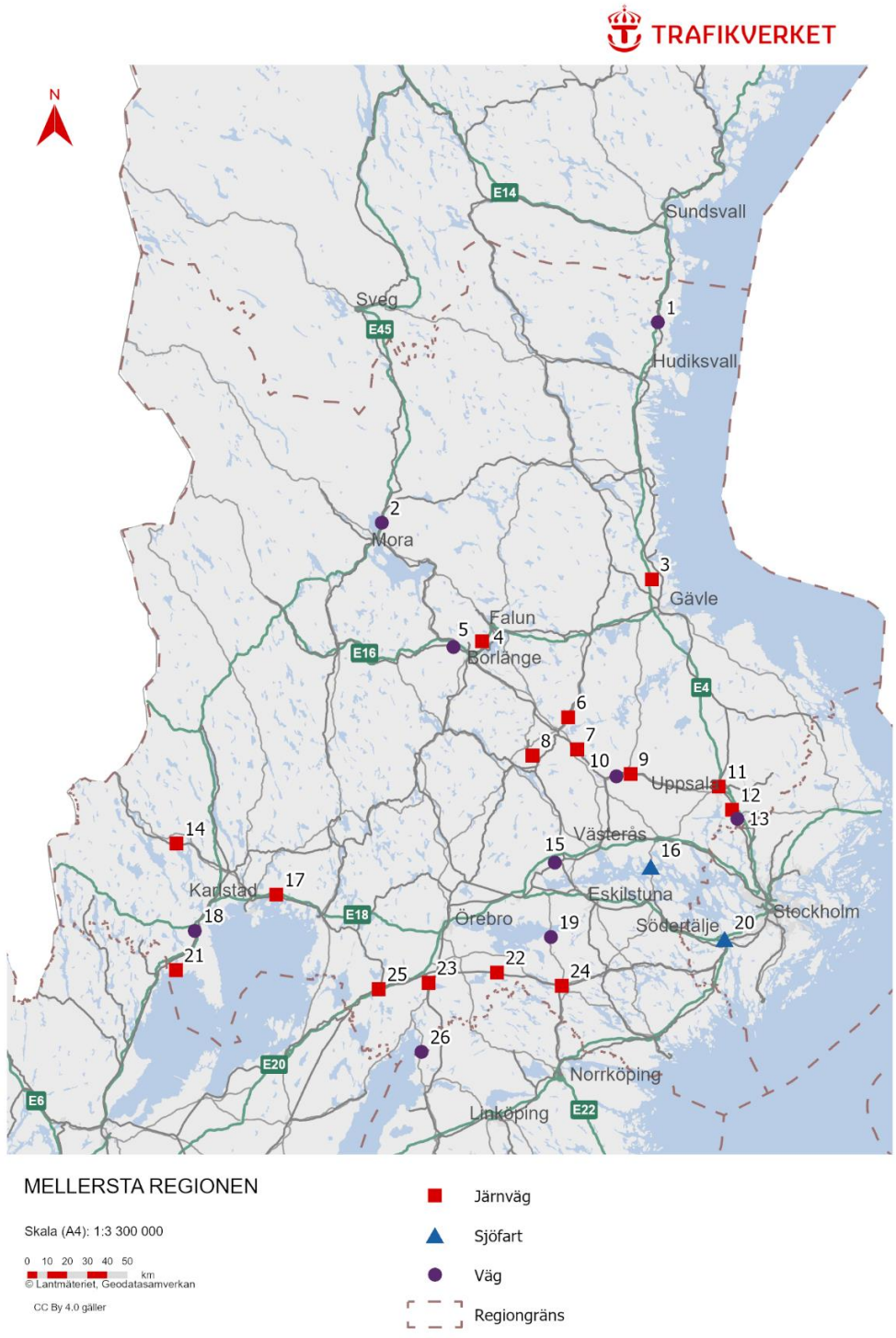
Objektnamn
E4 Förbi Örnsköldsvik
Mittbanan Stöde–Nedansjö, ny mötesstation
SgöN Umeå C förlängning plattform
E4 Ljusvattnet–Yttervik mötesseparering
E12 Kulla–Norrfors mötesseparering
E14 Blåberget–Matfors
E4 Grimsmark–Broänge mötesseparering
E14 Stöde–Matfors, mitträckesseparering
SgöN Boden–Luleå dubbelspår, 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.

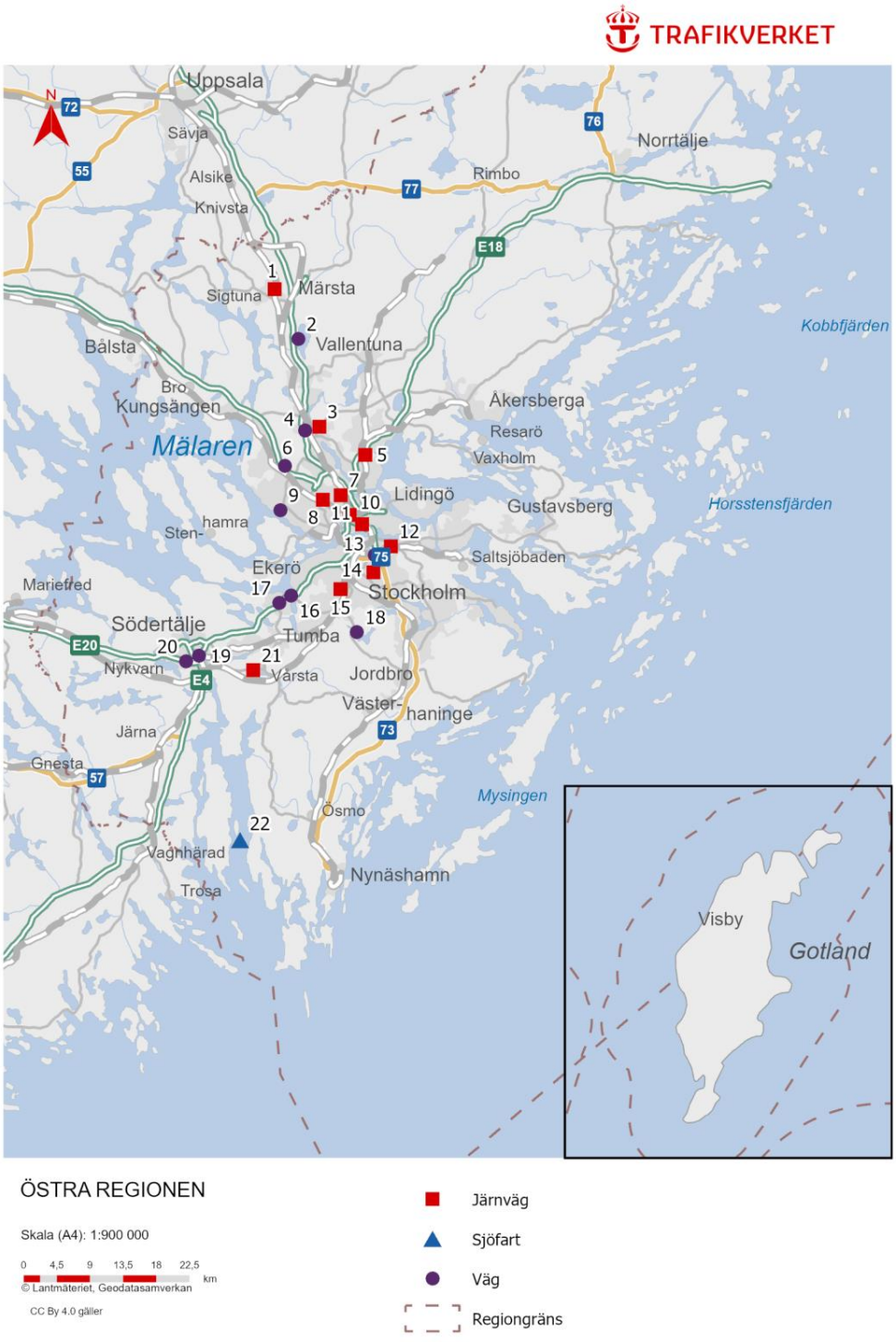
Tabell 14. Ytterligare namngivna objekt i mellersta regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

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.

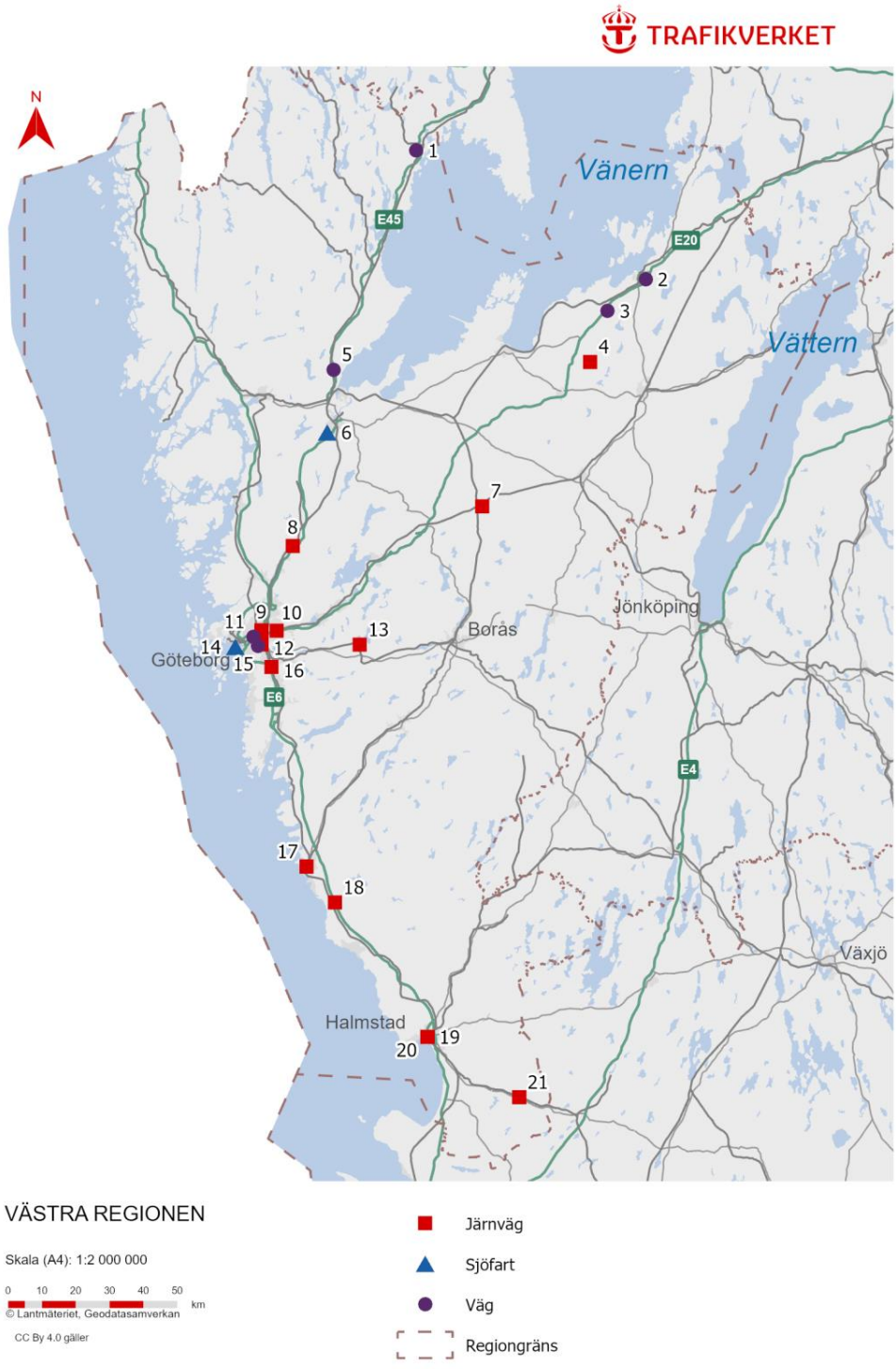
Tabell 16. Ytterligare namngivna objekt i östra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

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.

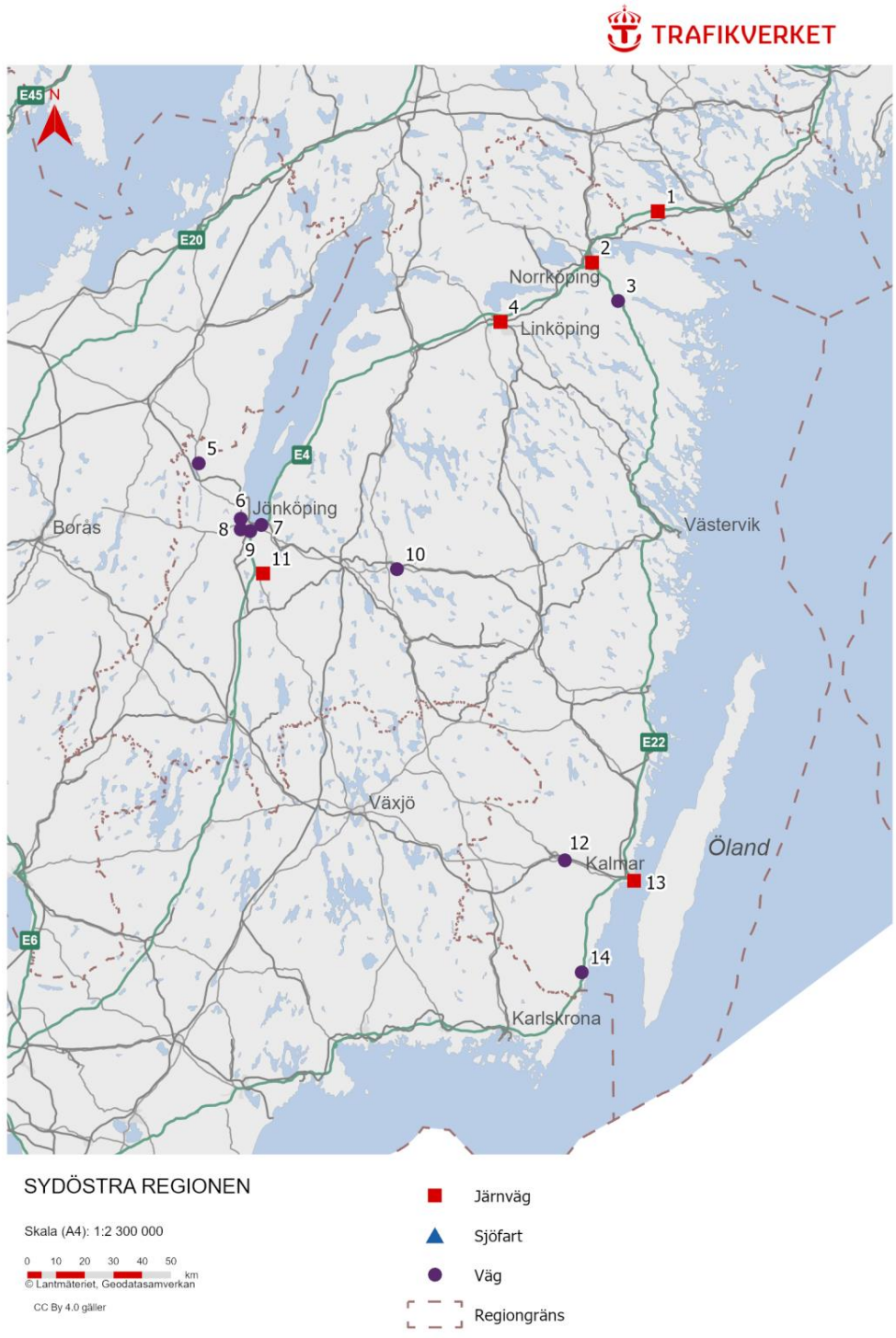
Tabell 18. Ytterligare namngivna objekt i västra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

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

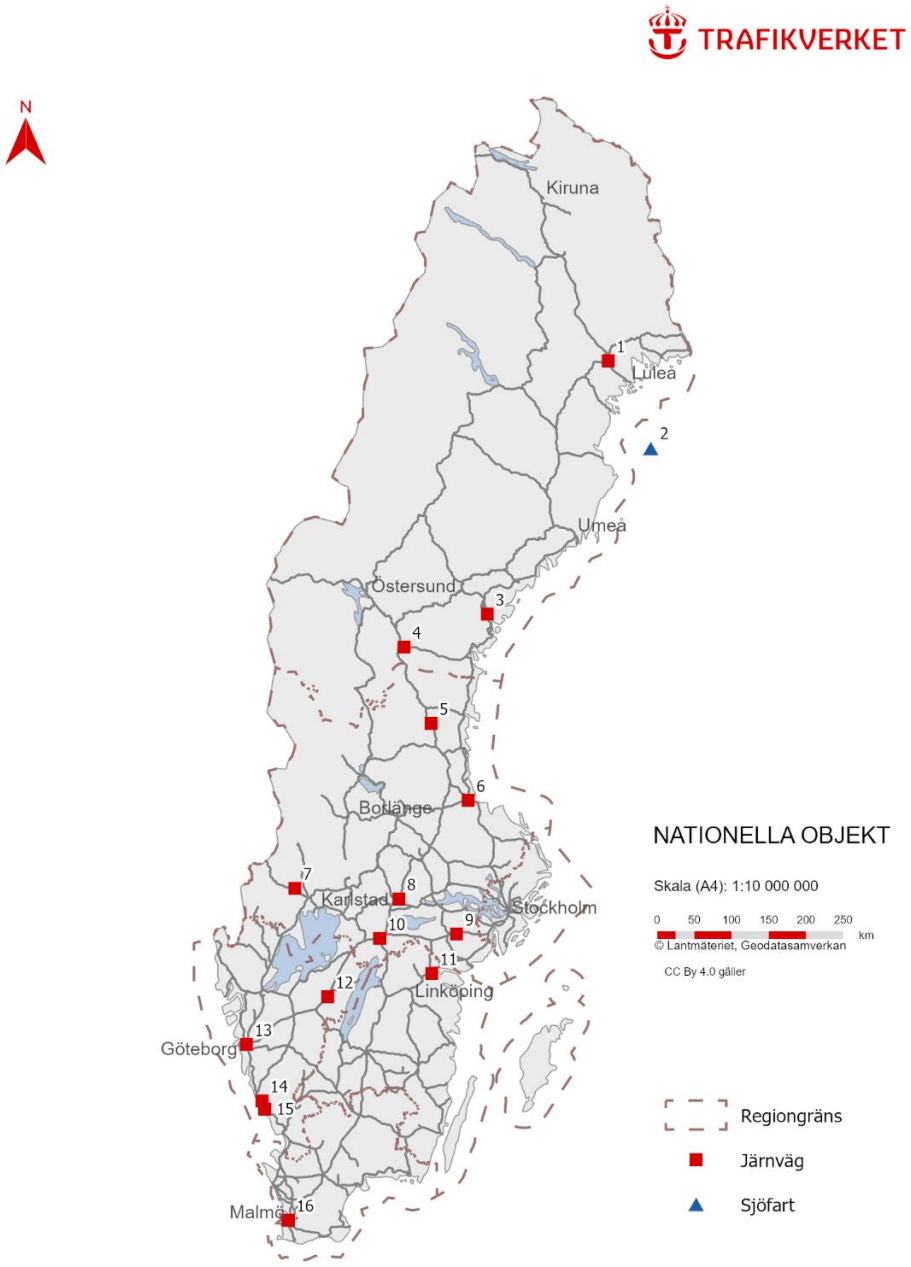
I Tabell 23 listas de namngivna investeringar som ingår i Sverigeförhandlingens fem storstadspaket som syftar till att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg.

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.



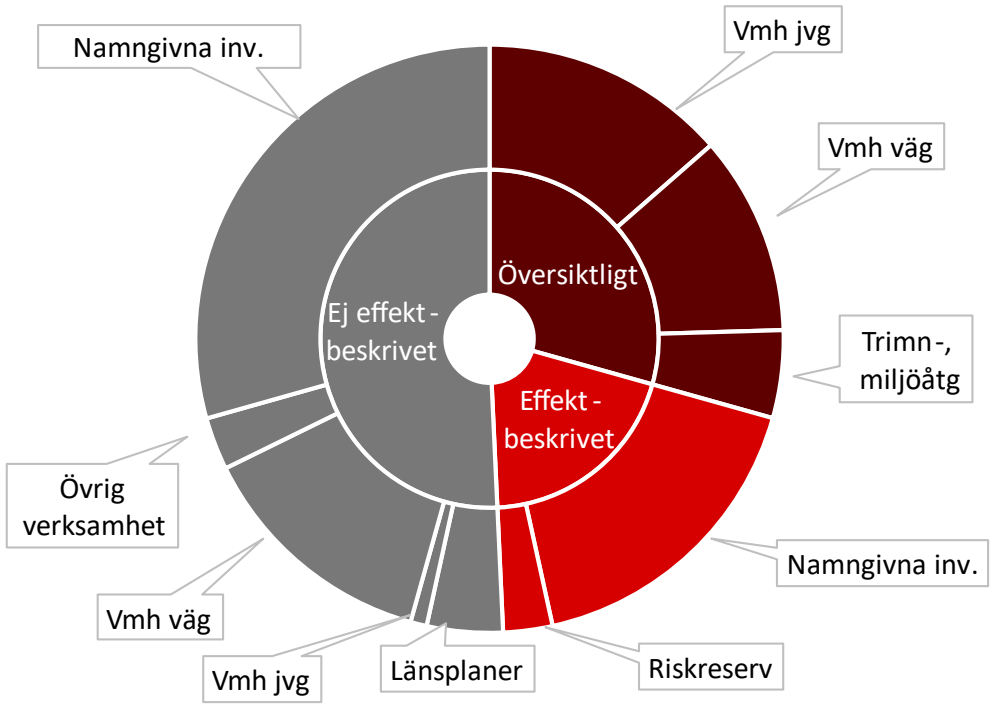
9 Planförslagets effekter

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 netto-nuvärdeskvoter 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 system-analysens 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 effekt-bedömning. 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.

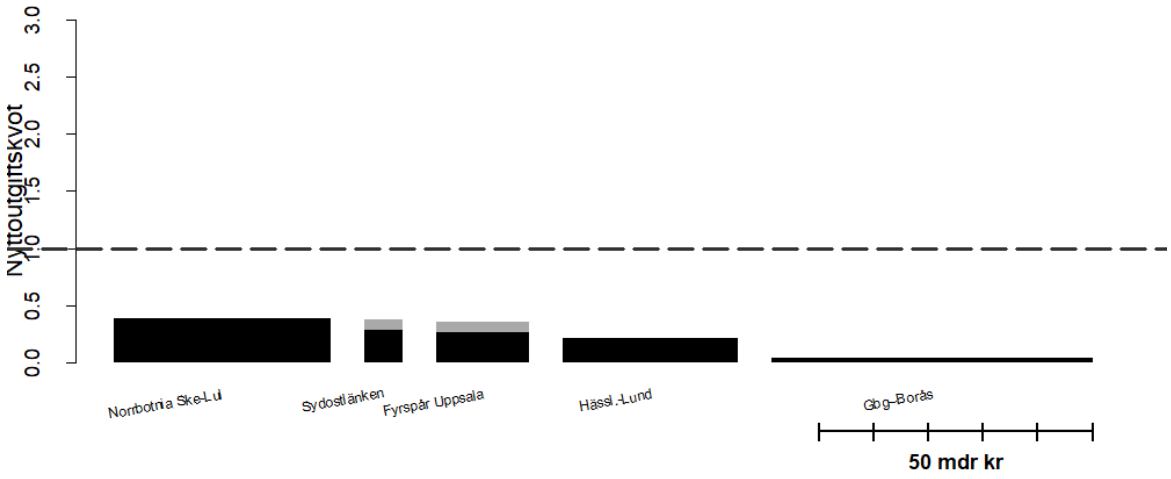
Analyserna av byggnadsverk (broar och tunnlar) på väg visar att den optimala underhållsstrategin sannolikt kan genomföras med föreslagen anslagsnivå, och att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa ännu mer pengar på byggnadsverk. Tidigare analyser av bärighetssatsningar visar att det är samhällsekonomiskt 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

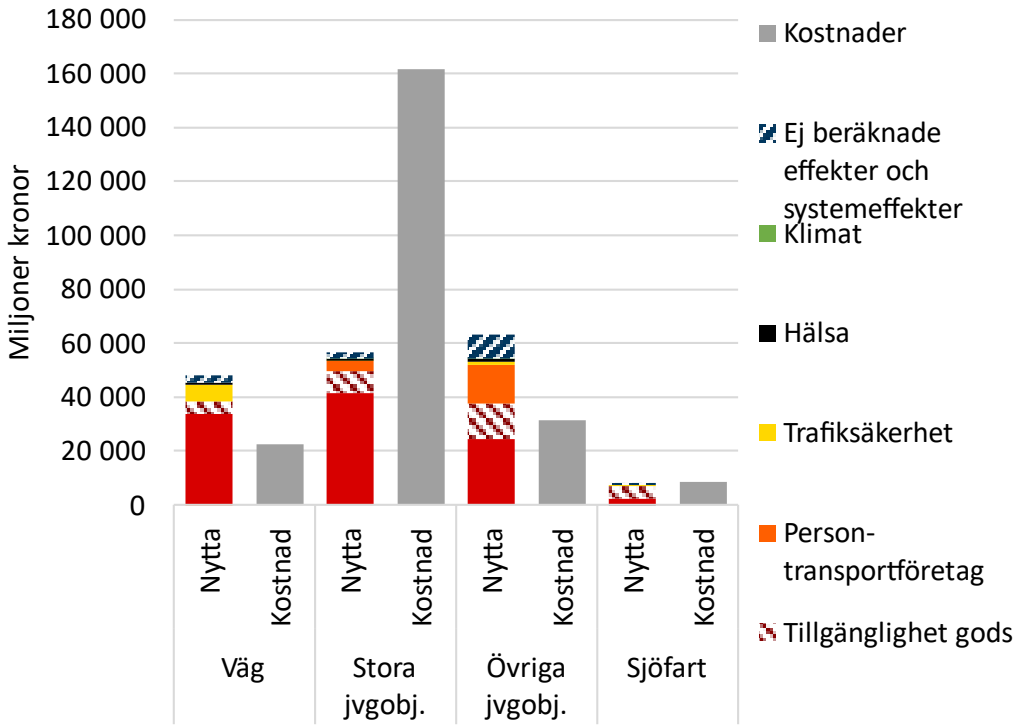
Spridningen i lönsamhet är stor för både väg- och järnvägsobjekt. Majoriteten av vägobjekten, 23 av 28, är robust lönsamma eller lönsamma. Endast ett vägobjekt har bedömts som robust olönsamt eller olönsamt, det är *Knivsta plankorsning* som tillkommit i planförslaget till följd av dess koppling till 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.



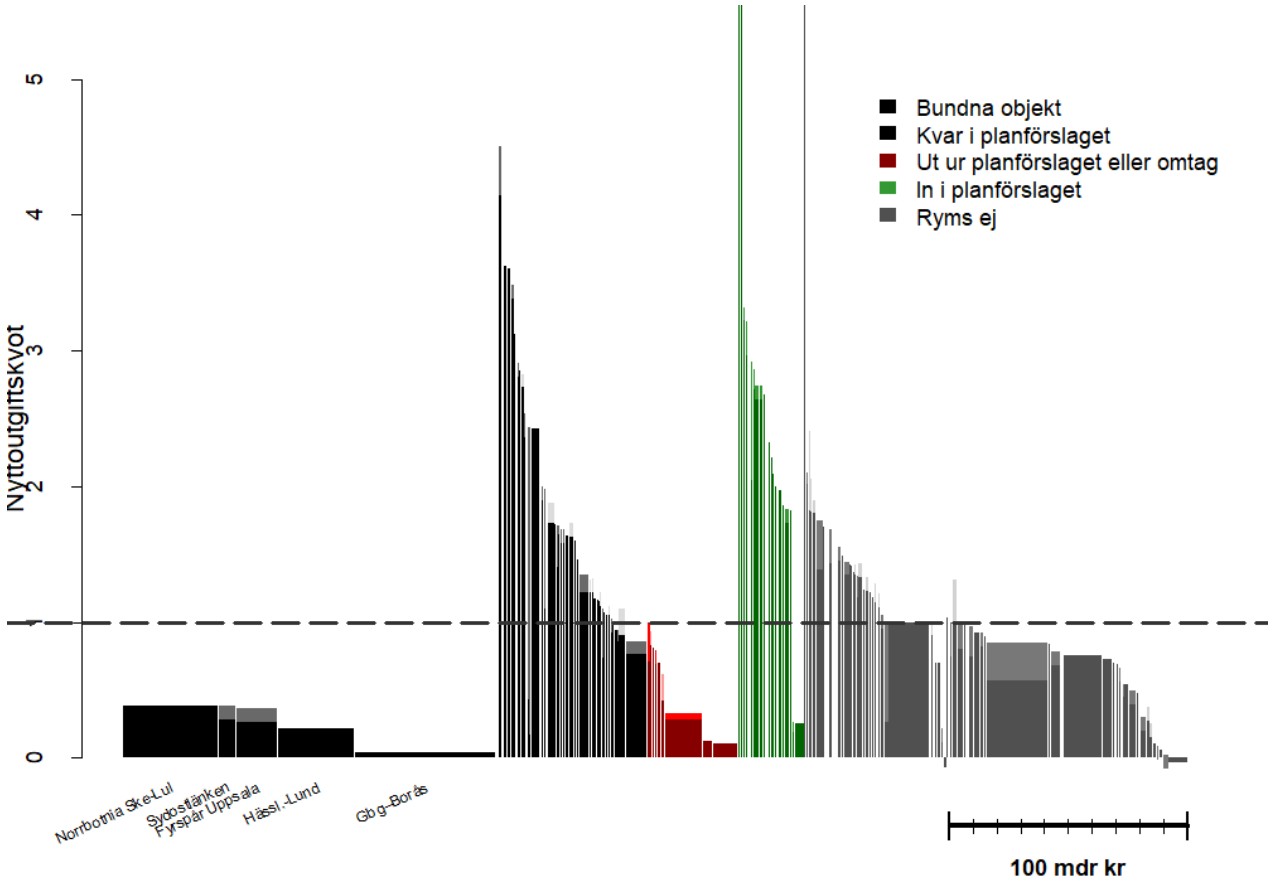
Figur 42. Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag[36], nuvärden i miljoner kronor. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (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.

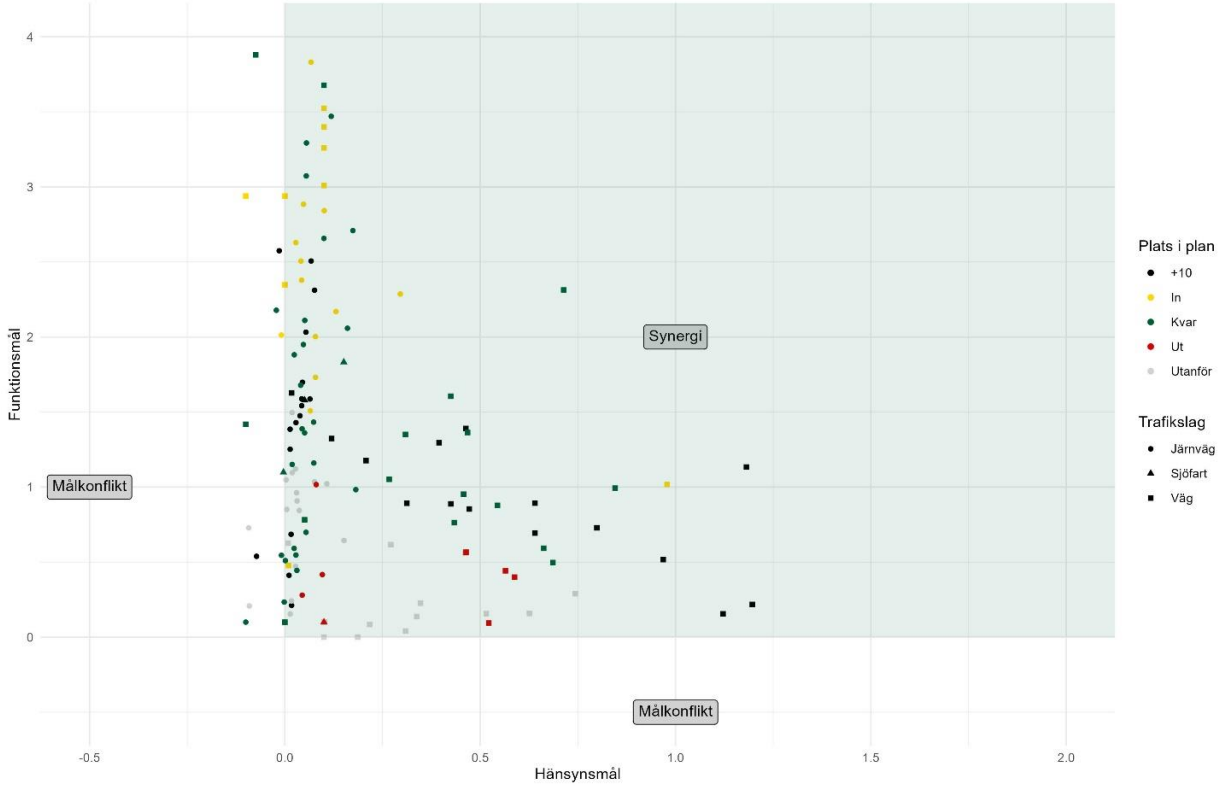
Det kan också finnas målkonflikter mellan olika typer av nyttor. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys hanteras målkonflikter genom att effekter värderas utifrån människors preferenser. En järnväg eller en väg i ny sträckning kan till exempel skapa ökad tillgänglighet, men innebära intrång i natur- 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.

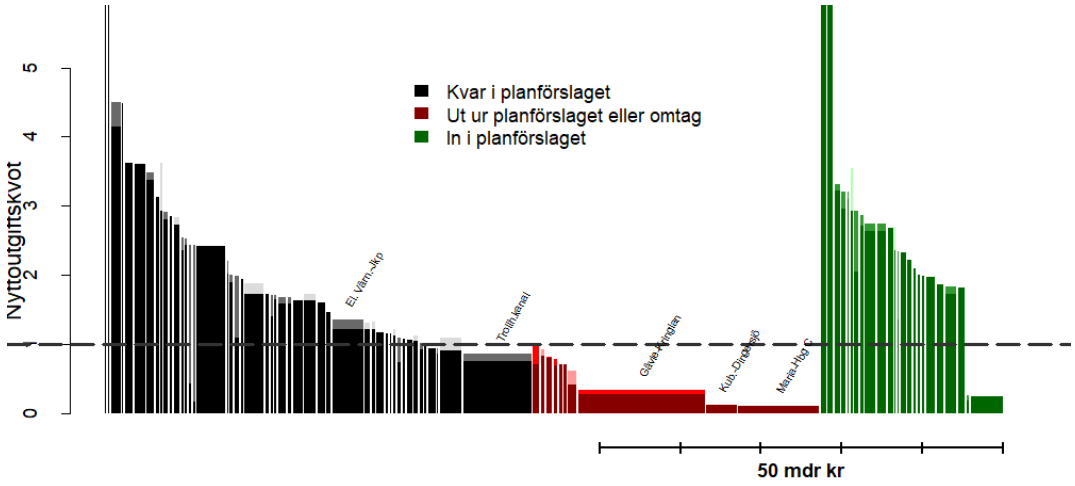
9.6 Konsekvenser av omprövning

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.

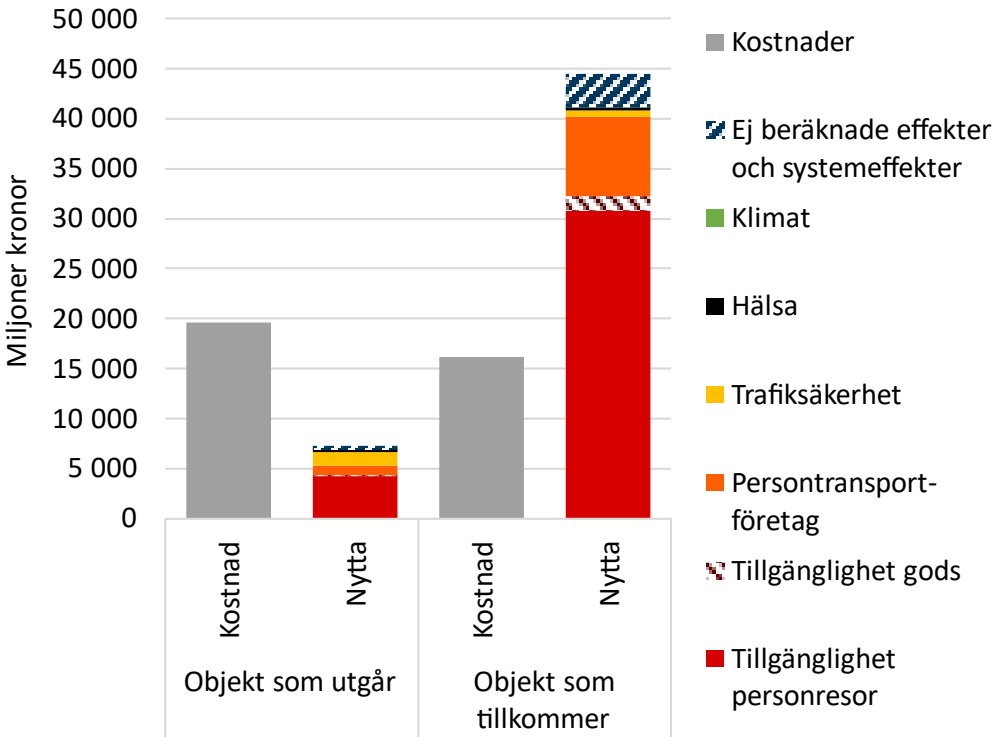
Samtidigt måste det vara möjligt att ha en långsiktig och stabil planering, eftersom infrastrukturplaneringen ofta är kopplad till många andra planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå. Det finns ett stort värde i en effektiv samplanering mellan olika aktörer vad gäller infrastrukturplaneringen 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.

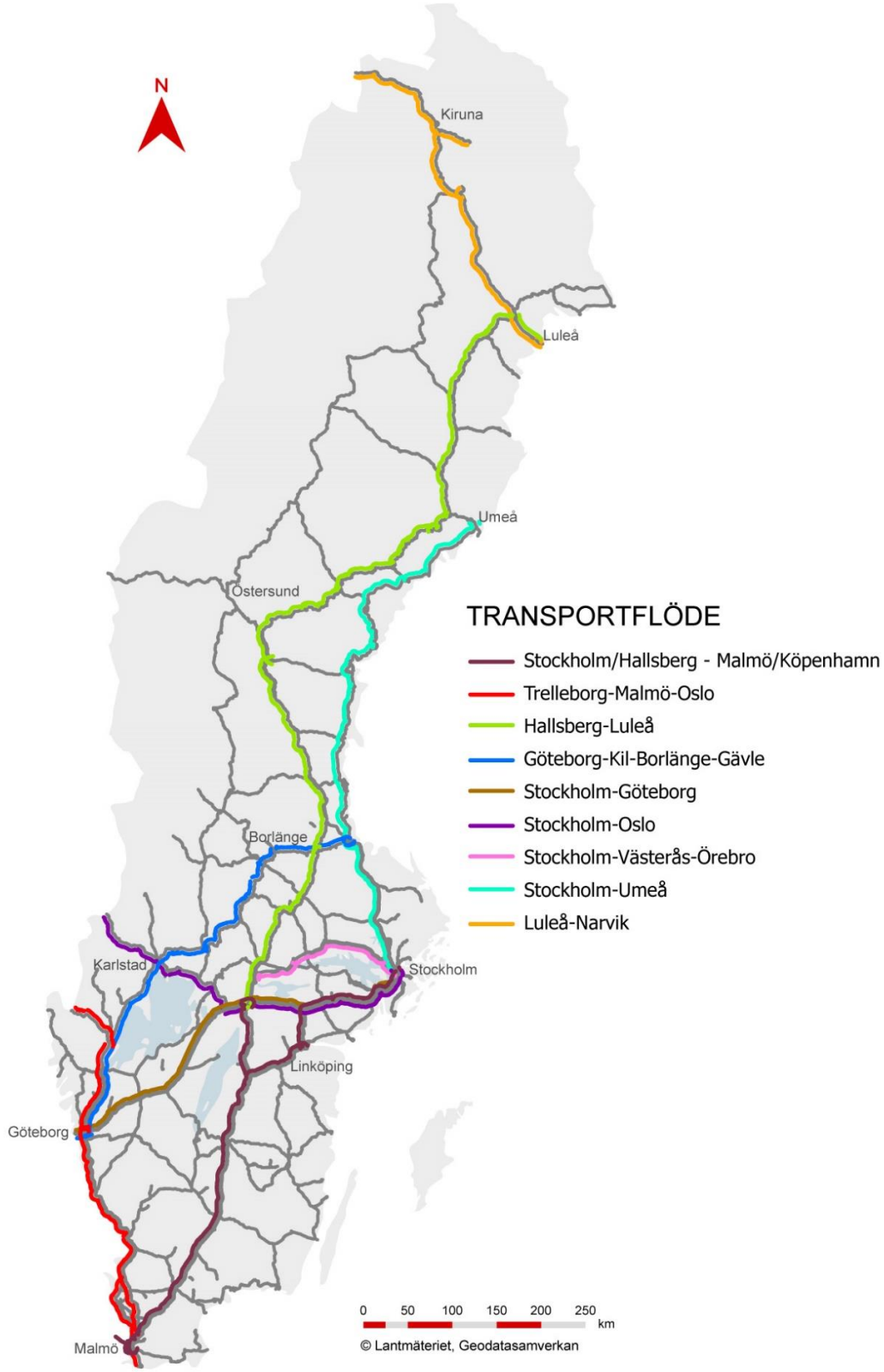
Trafikverket har för *trimningsåtgärder* valt att tolka "beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur" som att vi, i val mellan olika transportpolitiskt och samhällsekonomiskt motiverade åtgärder, ska låta totalförsvarets behov påverka prioriteringen av åtgärder. I förslaget till nationell 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).

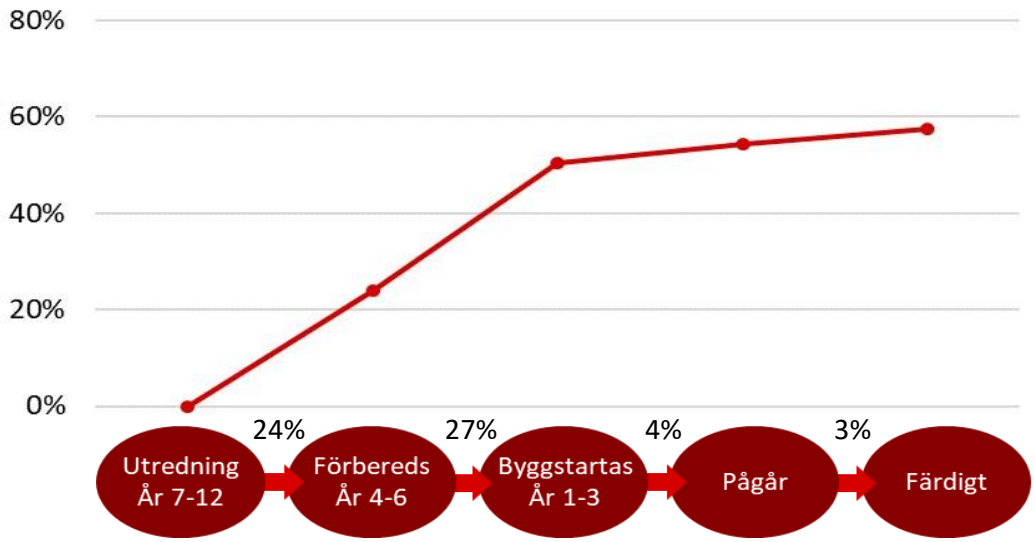


Figur 49. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

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.

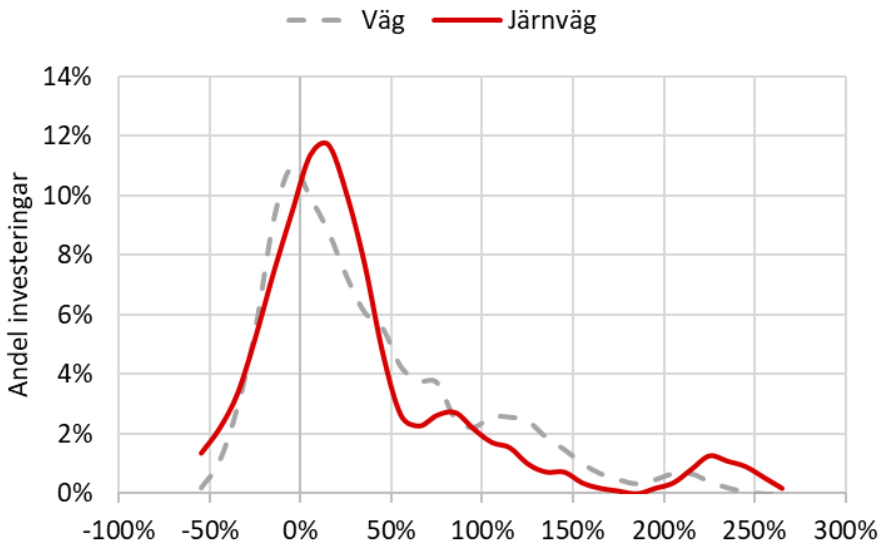
Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

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 investeringsverksamheten 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	Fastställning i Planerings-process	Planerings-kategori prioritering	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 bedömande effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl- Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt kalkyl (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objekt-bedömning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Län/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Län/ 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																		
				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, ombordutrustning	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, Stadsbussslinje (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	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Osäkerhetsintervall kostnad Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objekt-kostnad efter 2037 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-kraw	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	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											1 446	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 isbrytarflotta	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	Platt	FKS	6 490		-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	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						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	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemD
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	Plth	FKS	2 720	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									1 064	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	Pltmp	FKS	1 121	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2206	Värnbacka station [5]			139	150			139					150	0		30%	135	211						ÅVS	Schablon	186	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Markarydsbanan	JVA2222	Markarydsbanan/Knärred 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	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemD
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Jämtland	E45	VM051	E45 Rengsjön-Älvros	165	343	165	343																			267	2-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	Trafikslagsövergripande prioriteringskategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Trängselskatt anslag	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Län/ Trängselsk. o infra.avgift	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Medfinans	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Samfinans övr.	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Trängselskatt anslag	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Län/ Trängselsk. o infra.avgift	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Medfinans	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Samfinans övr.	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Extern del	Osäkerhetsintervall kostnad: Osäkerhet (+/- %)	Osäkerhetsintervall kostnad: Min (15% sannolikhet)	Osäkerhetsintervall kostnad: Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNV	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNK	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad (fastpris 2026, prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
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	Pligr	FKS	420		-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSY007	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	Pligr	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	Pligr	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/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU015b	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	13	1 185	13	1 193								7		1											1 348	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	208	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	28 664	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	303	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN1804a	Kiruna ny järnvägsstation, att Väst till nya centrum [5], [7]	0	0	1 346	1 405			1 346					1 404		0	17%	1 166	1 643	-825	-0,7		Försämring	Olönsam	Pligr	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	Pligr	FKS	366	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	138	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											788	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	Pligr	FKS	488	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/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK046	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sättaröd-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/k ostnader	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	Pligr	FKS	643	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	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/k ostnader	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	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Trängselskatt anslag	Lån / Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Trängselskatt anslag	Lån / Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhetsintervall kostnad: Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objekt-kostnad enligt ASEK 7.1 (prisnivå 2021)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objekt-beskrivning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
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	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	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										909	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 mindre reståtgärder/k ostnader	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										41 022	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	291	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Södermanland	Rv 56	VMN142	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Rätta 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	16 314	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	328			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	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					Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objekt-kostnad (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-kriv	Objektbeskrivning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
												Tränglesbetr. anslag	Länt / Trängsels- o. infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tränglesbetr. anslag	Länt / Trängsels- o. infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet						
								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	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/k ostnader	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/Vänerbana n 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/Vänerbana n 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	Platt	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	Pilh	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	Pltmp	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										296	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											2 189	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	Järnvägen 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					Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objekt-kostnad (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objekt-beräkning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Tränsselskapt anslag	Länt / Trängsels- o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tränsselskapt anslag	Länt / Trängsels- o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet							
									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–Ålingsås), 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	396	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	9-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														-	-				Innan 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	14 389	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	7 064	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	Övrigt		Prio. kat. 2	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas slitredovisning	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/k ostnader	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										259	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 [6]					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	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Tröskelbelopp anslag	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Lån/ Trängsels- o infra.avgift	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Medfinans	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Samfinans övr.	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Tröskelbelopp anslag	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Lån/ Trängsels- o infra.avgift	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Medfinans	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Samfinans övr.	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Extern del	Osäkerhet (+/-%)	Osäkerhetsintervall kostnad Min (15% sannolikhet)	Osäkerhetsintervall kostnad Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall NNV	Lönsamhet och osäkerhetsintervall NNK	Lönsamhet och osäkerhetsintervall NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad inkl. kalkyl (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
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	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	Ännan 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	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	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	Ännan 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	Lönsam - 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	Platt	FKS	574	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	Rv 25	VSY2203	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten			159					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 persontrafikgård (etapp 2)			392												30%	353	549	-21	-0,1	-0,5	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon	419	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	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2220	Malmö C - Östervärn, dubbelspår			222												30%	199	310	-	-	-	Förbättring	Lönsam - 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	Lönsam - 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	Lönsam - 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												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	Östkustbanan 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 Gladjen- 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	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan 2026-2037	Kostnad Nationell plan Total	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037	Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram 2026-2037: Trängselskatt anslag	Lån / Trängsels. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tillkommande finansieringar utöver planeringsram Total: Trängselskatt anslag	Lån / Trängsels. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet kostnad: Osäkerhet (+/- %)	Mtn (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	Lönsamhet och osäkerhetsintervall: NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	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	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	Väg	Stockholm	E20	VOR2602	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra tunneln				454											30%	408	635	398	1,1	0,4	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon			-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	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	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	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	Järnväg	Värmland/Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA2227	Norge-Vänerbanan, Kil-Skällebol, 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	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	E4 förbifart Skellefteå				2 439									1		18%	2 000	2 879	1 761	0,9	0,6	Försämring	Robust lönsam	Platt	FKS	1 854	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen				193											30%	173	270	1 391	6,0	4,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	242	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 sänredovisning 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 Norrleden 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	Bladinge (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	Innan k	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fastställning i Planerings-process	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 (prisnivå 2023 till prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
			Prio. kat. 4									Tränglesbart anslag	Länk / Trängsels- o. infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Tränglesbart anslag	Länk / Trängsels- 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																			
			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	
			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	
			Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206	Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm [6]		7 767		16 742											30%	15 068	23 439	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Väg	Södermanland	E20	VO2209	E20 Trafikplats Grödal - 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	
			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	
			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	
			Väg	Västerbotten	E12	VN1810	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering		502		502											30%	452	703	221	0,5	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Overg	-		SEB.pdf	
			Väg	Västerbotten	E4	VN2202	E4 Gremsmark-Brobänge mötesseparering [4]		648		650											30%	585	910	162	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam - endast	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			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	
			Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2603	Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering		88		203										115	30%	183	285	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	kännan lö	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2604	Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering		332		752										420	30%	677	1 053	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	kännan lö	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			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	
			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-Overg	-		SEB.pdf	
			Väg	Västernorrland	E14	VM1801	E14 Blåberget-Matfors [4]		506		523									4		30%	470	732	99	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam - endast	ÅVS	Schablon		3-TEN-Overg	-		SEB.pdf	
			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-Overg	-		SEB.pdf	
			Järnväg	Västmanland	Mälarbanan	JO2204	Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår		245		245											30%	220	342	66	0,2	-0,1	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon			-		SEB.pdf	
			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	
			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 olönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	JVR2603	Västra stambanan, Sävenäs persontbangård, omloppsnära uppställningsspår		135		135											30%	121	189	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			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	
			Sjöfart	Västra Götaland	Farled 955	SVR2601	Slussarna i Trollhättan, tröskelinvesteringar		1 390		1 611									221		30%	1 450	2 256	608	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
			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	
			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	
			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	
			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	
			Järnväg	Östergötland	Södra stambanan	JSYR2603	Boxholm nedspår, förbigångsspår		86		86											30%	78	121	-74	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	

(1): I redovisade driftbidrag till icke statliga flygplatser ingår inte beredskapsflygplatser och flygtrafiktjänster.
(2): Kollektivtrafikskatsning (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 sämedovisning 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.

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-12

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00919

Förslag till yttrande över Förslag till länstransportplan för Västerbotten 2026–2037

Förslag till beslut
Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna stadsledningskontorets förslag till Umeå kommuns yttrande över förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037.

Ärendebeskrivning
Umeå kommun har för yttrande fått Förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037. Stadsledningskontoret har tillsammans med INAB upprättat ett förslag till yttrande över planförslaget.

Planförslaget
Planförslaget lägger en stor del av budgeten i början av planperioden, medan medel i slutet av perioden redovisas öppna för kommande prioriteringar eller som potter. Det innebär att några av de projekt som kommunen prioriterat i inspel till Region Västerbotten inte finns med för genomförande, men redovisade som möjliga projekt under senare delen av planperioden (efter 2030). Det gäller gång- och cykelvägar Täfteå – Innertavle samt Sörfors – Brännland, samt åtgärder på väg 364. Därutöver är en stor del av medlen avsatta till icke namngivna miljö-, trafiksäkerhets- och kollektivtrafikåtgärder samt medfinansiering av kommunala åtgärder. Medel finns även för samfinansiering med nationell plan för åtgärder som förstärker tillgängligheten till Umeå hamn.

Beslutsunderlag
Förslag till Länstransportplan för Västerbotten 2026 – 2037, Region Västerbotten
Förslag till yttrande över förslag till Länstransportplan, Stadsledningskontoret 2025-11-12

Beredningsansvariga
Thomas Lundgren

Beslutet ska skickas till
Region Västerbotten
Stadsledningskontoret, strategisk utveckling

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00919

Thomas Lundgren
Samhällsplanerare

2025-11-10 Dnr: KS-2025/00919

Region Västerbotten

Umeå kommuns synpunkter på förslag till Länstransportplan 2026 – 2037 Västerbottens län

Umeå kommun har tagit del av planförslaget och ser att den i huvudsak fångat de brister och behov som finns i länets infrastruktur. Vi noterar att planförslaget lägger en stor del av budgeten i början av planperioden, medan medel i slutet av perioden redovisas öppna för kommande prioriteringar eller som potter. Umeå kommun anser att det är en klok inriktning som ger förutsättningar för framdrift och flexibilitet. Det ställer dock krav på transparens och löpande dialog med kommunerna om förutsättningarna för olika projekt och hur prioriteringen mellan dem görs.

I övrigt har Umeå kommun följande synpunkter på planförslaget:

- **Viktigt med medel för ökad tillgänglighet till Umeå hamn**

Den redovisade insatsen 100 mkr för åtgärder som ökar tillgängligheten till Umeå hamn är mycket viktig för att möjliggöra utveckling och ökade godsvolymer i hamnen. Som framgår av planförslaget finns ett flertal brister och behov i järnvägsinfrastrukturen dokumenterade, vilka ligger till grund för en avsiktsförklaring mellan Umeå kommun och Trafikverket om ett flertal åtgärder. Det är viktigt att Region Västerbotten tillsammans med kommunen verkar för att medel från Trafikverkets budget frigörs för att genomföra dessa.

- **Bra med medel till resecentrum**

Medfinansieringen till Norrbotniabanans resecentrum i Sävar och Bureå är en viktig insats från regionen. Vi understryker vikten av att resecentrumen i Robertsfors och Skellefteå ska medfinansieras av den nationella transportplanen, men konstaterar att denna medfinansiering inte finns med i förslaget till nationell transportplan. Det är därför angeläget att Region Västerbotten tillsammans med kommunerna verkar för att medel för detta avsätts i den nationella planen.

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Planering

Thomas Lundgren

thomas.lundgren@umea.se

- **Behov av att utreda förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid bro över Norrbotniabanan vid Dåva**

I samband med bygget av Norrbotniabanan medfinansierade Umeå kommun en breddning av väg 645:s (Hjåggmarksvägens) bro över järnvägen vid Dåva för att möjliggöra en gång- och cykelbana. Denna har inte färdigställts eftersom det inte finns någon anslutande gång- och cykelväg till bron. Den nuvarande situationen upplevs dock som bristfällig från trafiksäkerhetssynpunkt för oskyddade trafikanter. Dessa brister och möjliga åtgärder för att komma till rätta med dem bör utredas och, beroende på åtgärder, finansieras genom Länstransportplanen.

- **Utvecklade analyser önskvärt inför kommande planrevideringar**

Analysen av vissa objekt samt planens samlade effekter är kortfattad och översiktlig. Exempelvis innehåller jämställdhetsanalysen en del otydliga antaganden om män och kvinnors transportbehov, och tvärt emot vad som anges i planen är det fullt möjligt att göra kvantifiering av planens utfall utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Vi inser dock att möjligheten till mer utbyggda analyser är en resursfråga och att förutsättningarna för det har varit begränsade i arbetet med planförslaget. Men inför kommande planrevideringar bör analyserna utvecklas, och Umeå kommun bidrar gärna i det arbetet.

- **Åtgärder i slutet av perioden och prioriterade utredningar**

Sammanställningen av gång- och cykelåtgärder (tabell 5) för genomförande 2030 och framåt bör kompletteras med gång- och cykelväg mellan Stöcke och Ström. En åtgärdsvalsstudie genomförs nu och det är högst sannolikt att en sådan åtgärd kommer att föreslås.

Planförslaget redovisar också ett antal prioriterade utredningar som bör genomföras för att det ska finnas planmogna projekt att lägga in i nästa revidering av länstransportplanen. I Umeå kommuns förslag till åtgärder för genomförande i länstransportplanen lyftes ett antal åtgärder/brister, som inte tidigare utretts, för genomförande i slutet av planperioden. Det gäller bl.a. Ersbodarondellen, Västerslättsrondellen samt trafikplats på norra länken. För dessa finns det behov att utreda hur redovisade brister kan åtgärdas.

Umeå kommun ser att dessa brister bör ingå i en större utredning om hur genom- och förbifartstrafiken genom/förbi Umeå tätort ska lösas, på kort, medellång och lång sikt. Utmaningarna kring detta har tydliggjorts i kommunens och Trafikverkets gemensamma utredning ”Strategisk systemsyn och gemensamma planeringsförutsättningar för Umeå tätort”. Utredningen bör därför redovisas som prioriterad i länstransportplanen.

Vi ser också att planen redovisar följande prioriterade utredningar:

- Föreningen Blå Vägen har genom projekt Västerbotniabanan tagit fram ett bra underlag för prioritering av åtgärder på järnvägssträckan mellan Hällnäs-Storuman. Motsvarande underlag finns inte för prioritering av åtgärder längs E12 och bör därmed tas fram.
- 2017 gjorde Trafikverket en ÅVS för hela E12-stråket som sträckte sig in i Norge och Finland. Denna ÅVS bör uppdateras med tanke på det nya geopolitiska läget och E12-stråkets funktion som försörjningsstråk.

Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande (s)

Elin Pietroni
Stadsdirektör

Länstransportplan 2026–2037 Västerbottens län



Remissversion

region västerbotten

INNEHÅLL

1. INLEDNING 2
2. PLANERINGSUPPDRAGET 3
   2.1. Ekonomiska ramar 3
   2.2. Vad styr upprättandet av länsplanen? 4
   2.3. Länsplanens inriktning och planeringsförutsättningar 7
3. REGIONALA MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET 7
4. TRANSPORTSYSTEMET -NUVARANDE INFRASTRUKTUR OCH BEHOV 8
   4.1. Fungerande infrastruktur- en förutsättning för samhällsutveckling 9
   4.2. Ett robust och kapacitetsstarkt vägnät 9
   4.3. Järnvägssystemet länkar samman Västerbotten med världen 12
   4.4. Flyget 14
   4.5. Hamnarna 15
   4.6. Kollektivtrafiken 17
   4.7. Gång och cykel 18
5. ÅTGÄRDSPLANERING 19
6. STRATEGISK INRIKTNING OCH PRIORITERINGAR 20
7. ÅTGÄRDSKATEGORIER 21
8. ÅTGÄRDER OCH FÖRDELNING AV INVESTERINGSMEDEL 24
   8.1. Prioriterade åtgärder- investeringar över 75 Mkr 26
   8.2. Gång och cykelåtgärder längs statligt vägnät 29
   8.3. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät 30
   8.4. Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät 31
   8.5. Övrig finansiering 32
9. Behov av utredningar 33
10. Effektbedömning och måluppfyllelse 34
11. Planens bedömda effekt 35
   11.1. Effekter på transportpolitiska mål 35
   11.2. Funktionsmålet om tillgänglighet 35
   11.3. Jämställdhet 36
   11.4. Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa 36
12. Samlad miljöbedömning 37
   12.1. Strategiska vägval och alternativa inriktningar av planen 38
   12.2. Sammanfattande bedömning 38
   12.3. Riktningsanalys 38

region västerbotten

1. INLEDNING

Västerbotten är ett län där människor trivs, utvecklas och vill stanna kvar. Med 280 000 invånare år 2025 och en lång period av befolkningstillväxt är det tydligt att länet erbjuder goda livsvillkor och i en tid där kreativitet, kunskap och samverkan är avgörande för regional utveckling, är människorna Västerbottens viktigaste resurs. Detta bekräftas i den senaste mätningen av BRP+, ett breddat mått på regional utveckling som inkluderar livskvalitet tillsammans med ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Västerbotten har det högsta indexvärdet för livskvalitet i hela Sverige, 73 jämfört med rikssnittet på 46. Även i den samlade hållbarhetsbedömningen placerar sig länet i toppskiktet, med det tredje högsta värdet bland alla län. Resultaten visar att Västerbotten har ett starkt utgångsläge för en fortsatt stark regional utveckling.

Världen omkring Västerbotten förändras snabbt och påverkar hela länet. Globala konflikter, geopolitiska spänningar och ett ökat säkerhetshot påverkar trygghet, beredskap och framtidstro. Sveriges medlemskap i NATO innebär nya förutsättningar för totalförsvaret, samtidigt som hotbilden breddas från militära angrepp till cyberattacker, desinformation och terrorism. Under senare år har klimatförändringar, nya handelsvägar och stormaktsintressen skapat en mer osäker säkerhetspolitisk situation som ställer nya krav på transportinfrastrukturen och i viss mån ritar om kartan.

För att Västerbotten ska kunna fortsätta att vara en attraktiv plats att bo och verka på blir de funktionella kopplingarna mellan platser är avgörande. Pendling, handel, utbildning och besöksnäring binder samman olika delar av länet. Att förstå kopplingarna är centralt för att kunna ta vara på hela länets potential. Varje plats har unika förutsättningar som behöver beaktas och samtidigt behöver man bygga ett sammanhängande system där olika platser kan stärka varandra. Västerbottens framtid formas inte av enskilda platser utan av hur dessa platser hänger ihop.

Transportsystemen omfattar den fysiska infrastrukturen i form av vägar, gång- och cykelbanor, järnvägar, flygplatser samt farleder och hamnar. För ett fungerande transportsystem behövs även fordon, resecentrum, hållplatser och tekniska lösningar som på olika sätt underlättar användningen. Att det finns ett brett och väl fungerande transportsystem samt en digital infrastruktur, som knyter ihop städer, lands- och glesbygder i Västerbotten med varandra och vidare till omvärlden, är en nyckelfaktor för att kunna nå målen i de övriga prioriteringarna. Att förstå kopplingarna är centralt för att kunna ta vara på hela länets potential. Varje plats har unika förutsättningar som behöver beaktas och samtidigt behöver man bygga ett sammanhängande system där olika platser kan stärka varandra. Västerbottens framtid formas inte av enskilda platser utan av hur dessa platser hänger ihop.

2. PLANERINGSUPPDRAGET

Regeringen beslutade den 20 mars 2025 att ge Trafikverket i uppdrag att upprätta nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Samtidigt gavs Region Västerbotten i möjlighet att revidera den regionala länsplanen för transportinfrastruktur som pekar ut den långsiktigt strategiska inriktningen för hur länets transportsystem ska utvecklas och vilka prioriteringar och investeringar man avser genomföra perioden 2026-2037. Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målsättningarna samt klimatmålen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

Parallellt med detta arbete upprättar Trafikverket nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Tillsammans med Nationell plan för transportsystemet visar den regionala transport infrastrukturplanen vilka investeringar som ska göras i Skåne och hur statens pengar ska fördelas på den regionala infrastrukturen under kommande tolvårsperiod. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur till en hållbar utveckling av transportsystemet.

Tillsammans med Nationell plan för transportsystemet visar den regionala transport infrastrukturplanen vilka investeringar som ska göras i Västerbotten och hur statens pengar ska fördelas på den regionala infrastrukturen under kommande tolvårsperiod. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur och till en hållbar utveckling av transportsystemet.

2.1. EKONOMISKA RAMAR

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för planperioden 2026-2037 till 1 708 miljoner kronor vilket innebär en genomsnittlig årlig ram på knappt 142 miljoner kronor. Motsvarande ram för föregående period (år 2022–2037) var 1054 miljoner. Ramen är fördelad på tre perioder för de 12 år som planen gäller år 1–4, år 5–8 och år 9–12 och fördelningen mellan perioderna framgår av tabell 1. Det verkliga budgetutfallet för planen i genomförandet påverkas av hur den löpande infrastrukturplaneringen löper på över tid samt Trafikverkets årliga budgettilldelning av regeringen samt Trafikverkets verksamhetsplanering.

Tabell 1. Fördelning av medel per åtgärdskategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2026-2037 Västerbottens län

Åtgärdskategori	2026-2029 mkr	2030-2033 mkr	2034-2037 mkr	2026-2037 Totalt mkr
Väg/Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	324	191	185	700
Gång- och cykelväg	310,5	80	46,5	437
Kollektivtrafikåtgärder	75	120	205	400
Medfinansiering enskilda vägar	19	16	16	51
Samfinansiering nationell plan	20	50	50	120
Fördelning mellan perioder (Angivet i Mkr)	**748,5**	**457,0**	**502,5**	**1708**

Den ekonomiska planeringsram som tilldelats Region Västerbotten för perioden 2026–2037 är drygt 60 procent högre än planeringsramen för föregående period 2022–2033. Inför denna planomgång har medfinansiering från den nationella planen till trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mitträckesseparering av vägar och cykelåtgärder upphört. Det har tidigare varit möjligt att få medfinansiering med upp till 50 procent för dessa åtgärder. Att bygga om vägar till mötesfria där trafikflödena är höga för att öka trafiksäkerheten kostsamt. Region Västerbotten beklagar att möjligheten till medfinansiering upphört och konstaterar att utbyggnaden av mötesfria vägar längs det statliga regionala vägnätet riskerar att avstanna.

Därtill har kostnaderna för investeringar i transportinfrastrukturen skenat och medfört att de objekt som genomförts blivit avsevärt dyrare än vad kalkylerna visat till följd av det ekonomiska världsläget. Sett till detta kan det konstateras att de medel som tilldelats länsplanen, oaktat en historiskt stor ökning av den ekonomiska ramen, på intet sätt är tillräckliga för att kunna genomföra det åtgärder i transportsystemet som skulle behövas och att en stor del av ökningen äts upp av ovan nämnda orsaker.

2.2. VAD STYR UPPRÄTTANDET AV LÄNSPLANEN?

Region Västerbotten har regeringens uppdrag att planera för den regionala transportinfrastrukturen. I Region Västerbottens uppdrag som länsplaneupprättare ges möjlighet att, efter direktiv från regeringen, upprätta förslag till en regional för transportinfrastruktur. Hur länstransportplanen ska upprättas och vad som kan finansieras styrs av *”Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur”.* Länstransportplanen ska ange den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod och i den fastställs prioriteringar för en trafikslagsövergripande plan som ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturnätet. Planen ska samla, tydliggöra, konkretisera och ge en inriktning för Västerbottens transportsystem avseende användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. I förordningen framgår

det även att länsplanen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven för respektive region och ska omfatta:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilken statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar enligt förordning (2010:137).

Planen ska omfatta investeringar i statliga regionala vägar vilket innefattar samtliga statliga vägar, förutom E4, E12 och väg E45. Dessa ingår i det nationella stamvägnätet och investeringar för dessa fastställs i den nationella planen. Det regionala vägnätet innefattar även gång- och cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar. I Länstransportplanen avsätts även medel för statlig medfinansiering av miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs det kommunala vägnätet, medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar och medfinansiering av åtgärder i det enskilda vägnätet.

Däremot innefattar länstransportplanen inte drift- och underhållsåtgärder, bärighetsåtgärder eller vidmakthållande av transportsystemet utan dessa poster hanteras via den nationella transportplanen. Planerna ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av landets transportinfrastruktur. Planeringen av transportsystemet är ett komplext område som kräver att många aktörer samverkar och för dialog i syfte att skapa en god helhetslösning och samsyn kring utvecklingen av transport-infrastruktursystemet.

Till grund för planeringen finns ett antal kriterier, riktlinjer och mål att förhålla sig till och dessa beskrivs förutom i förordningen, i inriktningsunderlaget och dels i infrastrukturpropositionen som sedan mynnar ut i ett regeringsdirektiv att upprätta nationell och regionala planer för transportinfrastrukturen.

Inriktningsunderlaget för planperioden 2026-2037 presenterades av Trafikverket i januari 2024. I inriktningsunderlaget beskrivs myndighetens förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket anser sammantaget att det är

angeläget att:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga

Inriktningsunderlaget gick ut på remiss och Region Västerbotten fick möjlighet att ge sin syn på underlaget. Tillsammans med dessa svar utgör inriktningsunderlaget det formella beslutsunderlaget till regeringens infrastrukturproposition.

I oktober 2024 presenterade regeringen proposition ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera”. Propositionen fastslår inriktning samt ramarna för den nationella transportinfrastrukturplanen 2026–2037. Av propositionen framgår den ekonomiska ramen och inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för planperioden år 2026–2037. Planeringsramen för planperioden är 1171 miljarder kronor, vilket är en ökning med 372 miljarder kronor jämfört med planeringsperioden år 2022–2033. Medlen skall enligt propositionen fördelas som följer:

- Utveckling av transportsystemet: 607 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar: 210 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar: 357 miljarder kronor

I mars 2025 presenterade regeringen sitt direktiv till åtgärdsplanering och uppdrog till Trafikverket och länsplaneupprättarna att initiera åtgärdsplaneringen och ta fram nationell plan och regionala planer för utveckling av transportsystemet. Direktivet fastslår de preliminära ramarna för den regionala transportinfrastrukturen och övriga krav som åtgärdsplaneringen ska eller bör uppfylla. Regionerna ska redovisa sina planer till regeringen senast den 20 januari. Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målsättningarna samt klimatmålen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Utöver vad som anges i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska följande redovisas i de regionala transportplanerna:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. I planen ska objekt som beräknas kosta över 75 miljoner kronor finnas

namngivna medan åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor inte behöver anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Samtidigt innebär samordningen att viss flexibilitet behöver finnas i planen och planeringen. Detta möjliggör ett mer effektivt och hållbart förverkligande av länets transportplan.

2.3. LÄNSPLANENS INRIKTNING OCH PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Denna plan är en revidering av Länstransportplan Västerbotten 2022-2033 och eftersom planen är tolvårig och revideras vart fjärde år innebär det att redan beslutade men ej genomförda objekt flyttas med till den nya planen.

3. REGIONALA MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET

Länstransportplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier och tar sin utgångspunkt i såväl transportpolitiska mål som regionala strategier och planer. Målet med länstransportplanen är att, utifrån Västerbottens förutsättningar, utveckla och upprätthålla en väginfrastruktur som skapar goda livsmiljöer och möjliggör hållbara transporter i länet och på bästa sätt fördela resurser för utveckling av transport-infrastrukturen i Västerbotten.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Västerbotten är Sveriges näst största län och präglas av långa avstånd. I Västerbottens län bor närmare 280 000 invånare, varav ungefär 80 procent bor i kustkommunerna. Det finns en stark och växande tjänstesektor som är kopplad både till de traditionella basnäringarna och nya branscher. Gruv-, skogs-, energi- och besöksnäringen är exempel på viktiga tillväxtsektorer i näringslivet som är beroende av god infrastruktur.

Region Västerbotten ska verka för att man ska kunna bo och verka i hela länet genom att:

- ha en hög standard på vägarna vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet
- ha ett väl fungerande järnvägssystem för såväl gods- som personresor
- ha goda flygförbindelser till- och från länets flygplatser
- ha en god tillgänglighet till kollektivtrafik genom satsningar på bytespunkter, hållplatser och resecentrum
- fortsatta satsningar på att bygga ut gång- och cykelinfrastrukturen
- bidra till att minskade fossila utsläpp från fordon och att klimatmålen uppnås

4. TRANSPORTSYSTEMET -NUVARANDE INFRASTRUKTUR OCH BEHOV

En ny kartläggning som gjorts av Accelerationskontoret visar att det pågår eller planeras investeringar i svensk industri till ett värde av 803 miljarder kronor i nyetableringar, teknikskiften och expansioner i fossilfri stålproduktion, vätgas, batterifabriker och gruvor. Av dessa 803 mnkr investeras 517 mnkr i de 4 nordligaste länen. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet. Den omfattande industriella utvecklingen som pågår i norra Sverige är kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering till gagn för klimatomställningen och gör att norra Sverige kan bli ledande i den klimatomställning som är på gång i hela världen. Etableringarna och expansionerna är en följd av flera samverkande faktorer. Den viktigaste är företagens beslut att ställa om till fossilfria processer eller ta fram produkter som stödjer en mer klimatanpassad utveckling. Det i sin tur är en kombination av att företagen ser ökade krav hos slutkonsumenterna och att de tar sitt ansvar för en mer hållbar utveckling.

Utöver de nya etableringarna finns omfattande kompetensförsörjningsutmaningar kopplat till den pågående generationsväxlingen. De största utmaningarna återfinns inom branscherna utbildning, hälsovård, sjukvård och social omsorg, men efterfrågan på kompetens är stor även inom industri och IT-sektorn. För att säkra tillgången på kompetens är det mycket viktigt att erbjuda möjligheter för både personer som behöver höja sin kompetensnivå, såväl som för personer som behöver utöka eller komplettera sina kompetenser. Det är inte bara Västerbotten som upplever en period av minskande befolkning i arbetsför ålder, det gäller samtliga regioner som inte ligger i närheten av storstäder. Små och medelstora företag i Västerbotten har en längre period visat på en stark tillväxt inom såväl befintlig som ny industri. Regionens stora företag agerar draglok för tillväxten som i sin tur skapar öppningar och möjligheter men även utmaningar för små och medelstora företag som idag har en unik möjlighet att möta de behov som uppstår och ta position som underleverantörer till dessa, i sig en språngbräda till ytterligare internationella marknader. För Västerbottens verksamheter och organisationer är det viktigt med tillgång till rätt kompetens för ökad konkurrenskraft och för att kunna tillhandahålla samhällsfunktioner i en region glest befolkade områden och långa avstånd. Detta ställer höga krav på ett väl fungerande, robust

och kapacitetsstarkt transportinfrastrukturnät som möjliggör för gods- och persontransporter såväl inom- som till och från länet med samtliga transportslag.

4.1. FUNGERANDE INFRASTRUKTUR- EN FÖRUTSÄTTNING FÖR SAMHÄLLSUTVECKLING

Fungerande infrastruktur är centralt för nationell och regional konkurrenskraft och attraktivitet. Infrastrukturplaneringen ska bidra till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods- och persontransporter i hela landet. Långsiktig samhällsplanering är ett viktigt verktyg för att med förutsägbarhet och systematik verka för att uppnå denna utveckling på nationell, regional och lokal nivå.

De regionala transportsystemen omfattar även sträckningen i öst–västlig riktning som knyter ihop Västerbotten med Norge och Finland via förbindelsen över Kvarken. I länets västra del finns anslutande kopplingar till det nationella väg-och järnvägssystemet i nord–sydlig riktning. Länets hamnar och terminaler har tillsammans med de fem flygplatserna med reguljär trafik, också strategisk betydelse för att upprätthålla god tillgänglighet för länet som helhet.
Kalla vintrar påverkar transportsystemens kvalitet och långa avstånd innebär stora investeringskostnader för underhåll och nyinvesteringar. Samtidigt finns ett behov av hög kvalitet i transportsystemet, för att minska restiderna för ett till ytan stort län. Därför behövs fysiska investeringar för att utveckla ett mer tillgängligt transportsystem, som behöver vara anpassade för förutsättningarna i Västerbotten samt dra nytta av den snabba teknikutvecklingen och utvecklingen av nya lösningar.

4.2. ETT ROBUST OCH KAPACITETSSTARKT VÄGNÄT

Västerbottens län har till följd av långa avstånd ett omfattande men glest vägnät med drygt 9 200 kilometer statlig väg och cirka 4 400 kilometerenskild väg med statsbidrag. Till detta kommer cirka 3 000 mil enskild väg utan statsbidrag. Under senare år har satsningarna på ett utbyggt vägnät för BK-4 på det funktionellt prioriterade vägnätet medfört att fler vägar i länet kunnat öppna upp för tyngre transporter. Men fortfarande är en stor del av vägtransportsystemet, framför allt anslutande vägar, inte byggt och dimensionerat för de laster som tillåts i dag. Detta innebär tillsammans med tjälsäkringsproblemen att en stor del av vägnätet har en oacceptabel standard.

Den undermåliga standarden på vissa vägar, framförallt i inlandet, medför allvarliga negativa konsekvenser för utvecklingsmöjligheterna i länet då ett rimligt fungerande vägsystem är en grundförutsättning dels för att kunna bosätta sig, dels för att kunna bibehålla och utveckla verksamheter i ett så geografiskt stort län som Västerbotten. Vägnätet har en avgörande betydelse för att länets orter ska kunna dra nytta av varandras styrkor och överbrygga befintliga svagheter såväl inom länet som mot angränsande län. Detta är särskilt viktigt i de mer glest befolkade delarna, där det också är svårt att skapa alternativa transportmöjligheter

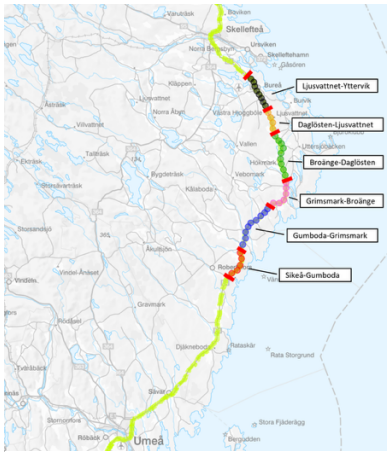
till bil och lastbil. Vägtransportsystemet i länet är relativt välutvecklat och vitt förgrenat, men har inte alltid högsta hastighetsstandard, trafiksäkerhetsstandard eller bärighetsklass. För Västerbottens län är vägnätets kvalitet nära sammankopplad med utvecklingsmöjligheterna inom bland annat besöksnäringen och skogsindustrin.

Europavägarna

Vägnätet i Västerbottens län innefattar de tre europavägarna E4, E12 och E45 som alla är viktiga stråk för regionen.

Väg E4

E4 har en stor betydelse för transportsystemets funktion i Västerbottens län och fungerar som en pulsåder för nord-sydliga transporter. På sträckan Umeå-Skellefteå pågår en ombyggnad av ett flertal sträckningar till mötesseparerad 2+1-väg. Två delsträckor saknas dock fortfarande i den nationella planen och är därmed ännu inte finansierade (Grimsmark-Broänge och Ljusvattnet-Yttervik) därtill pågår en fördjupad utredning för trafiklösningar på E4 vid Dåva/Umeå Eco Industrial Park. Byggandet av ringleden kring Umeå är nu så gott som klar och har haft en positiv effekt på framkomligheten och miljön i staden. Dock har vissa delar av systemet redan slagit i kapacitetstaket under de mest transportintensiva tiderna och kan komma att kräva åtgärder. Ett arbete för att få förbifart Skellefteå på plats pågår och åtgärden finns med som ett namngivet objekt i den nationella transportplanen. Anläggandet av förbifarten är av yttersta vikt för av såväl framkomlighets- som miljöskäl och blir en strategiskt viktig del av Skelleftetriangeln.



Figur 1. Genomförda och planerade delsträckor för mötesseparerin på väg E4 sträckan Umeå-Skellefteå

Väg E12

E12 sträcker sig mellan Mo i Rana i Norge fram till Helsingfors i Finland och knyter samman Norden i öst- västlig riktning. Vägen fyller en viktig funktion för tillgängligheten för Västerbottens läns inland samt för samverkan mellan kust och inland. E12 är en viktig transportled för pendling, råvarutransporter och turism samtidigt som den löper genom flera byar och där utgör en lokalgata. Stråket har i tider av ett oroligt omvärldsläge fått en allt viktigare betydelse som försörjningsstråk för kommuner och orter från Helgeland/Mo i Rana i väster till Vasa och Österbotten i öster. Målsättningen för aktörerna längs E12-stråket är

förbättrade förutsättningarna för en fungerande försörjningskorridor, vilket gynnar näringslivet, civilsamhället och försvaret både i fredstid och i händelse av kris och krig.

Det finns ett flertal trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister längs väg E12 där exempelvis delar av sträckan Umeå -Vännäs har en ÅDT på 8000- 12 000 fordon per körbana (källa NVDB). Vägen har en mycket ojämn standard där vissa delar är utbyggda till 2+1 väg med mötesseparering och en hastighet på 110 km/h samtidigt som andra delar fått hastighetssänkningar till 60 km/h vilket gör flödet ojämnt med många hastiga inbromsningar. Tilläggas kan att sträckningen har en hög andel blandtrafik. Dels går vägen går genom mark som brukas vilket gör att andelen långsamgående arbetsfordon på sträckan tidvis är hög. Men det färdas även många A-traktorer, mopedförare och cyklister längs vägen vilket medför kilometerlånga bilköer under de mer intensiva trafiktimmarna då möjligheten att köra om är kraftigt begränsad. Vägens beskaffenhet gör den till en otrygg trafikmiljö och behovet av åtgärder är akut.

Väg 45

Inlandsvägen - väg E45 - har stor strategisk betydelse för Västerbottens läns inland. Dels på grund av dess betydelse för samverkan mellan inlandskommunerna inom och utom länet, dels som transportled för besöksnäringen till inlandet. Den har också stor betydelse för kopplingarna med Norge, samt utgör tillsammans med E4 länk i en. viktig kommunikationsled i ett nord-sydligt perspektiv. Dagens dåliga vägstandard är dock ett hinder för att Inlandsvägen skall kunna fylla sin funktion. Även här ligger ett latent hot i form av ytterligare hastighetsnedsättningar som skulle innebära allvarliga regionförminskande konsekvenser i en redan gles del av Sverige. Därför blir den för Västerbottens län mest väsentliga åtgärden därför att säkerställa nuvarande hastighetsnivå och fullgott drift- och underhåll för E45:an.

Statliga vägnätet

Västerbottens län har cirka 10 procent av Sveriges statliga vägnät. Utöver europavägarna och delar av det regionala vägnätet är transportarbetet relativ måttligt. Samtidigt har dessa mer lågtrafikerade vägar en mycket viktig funktion för de medborgare och näringsliv som använder sig av dem. Drift- och underhållsåtgärderna av dessa vägar är av störst betydelse och behöver säkerställas. Medlen för drift och underhåll hanteras av Trafikverket inom ramen för den nationella transportplanen. Då många av vägarna i grunden inte byggts för den allt tyngre godstrafiken, har en bytande del av vägkapitalet brutits ned under senare decennier utan att tillräckliga medel först till drift och underhåll. Om man till detta lägger att senaste årens ändrade väderförhållanden med mildare vintrar, som en del bedömer är kopplade till klimatförändringarna, slits vägnäten än hårdare. Det innebär att om inte ökade resurser förs till drift och underhåll av vägnätet riskeras stora kapitalvärden och till slut.

Vägnätet är, särskilt avseende det finmaskiga, av undermålig kvalitet och standard vilket skapar tillgänglighetsproblem. Det finns en stark oro att vägnätet under kommande planperiod kommer att försämras ytterligare om inte mer medel avsätts för vidmakthållande.

Enskilda vägnätet

I länet finns ett mycket omfattande nät av enskilda vägar. Det enskilda vägnätet i Västerbottens län är cirka tre gånger längre än det statliga. Större delen är skogsbilvägar, men närmare 300 mil har direkta funktioner för bofasta. Vägarna har, liksom det lokala vägnätet, stor betydelse för rekreation och friluftsliv, samt för enskilda individers resmöjligheter och för exempelvis skogsbrukets och gruvnäringens transporter. Trafikverket betalar ut statligt driftbidrag till enskilda vägar bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygd. De statliga bidragen för drift och underhåll som ges till enskilda vägar följer dock inte kostnadsutvecklingen, vilket medför successivt försämrad standard. Investeringsbehoven är stora, men då 30 procent skall finansieras av vägförening eller kommun, innebär detta behov av medel som är svåra att uppbringa. Detta innebär en stor risk att nödvändiga reinvesteringsåtgärder uteblir, med försämrad funktion som följd.

4.3. JÄRNVÄGSSYSTEMET LÄNKAR SAMMAN VÄSTERBOTTEN MED VÄRLDEN

Bristerna i järnvägssystemet är på sina håll mycket stora, det finns ett flertal flaskhalsar där avsaknaden av en kustnära modern järnväg mellan Umeå och Luleå, dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö samt avsaknaden av elektrifiering av Tvärstråket Hällnäs- Storuman är bara några.

Stambanan genom övre Norrland sträcker sig genom länet i nord-sydlig riktning och har en stor betydelse för övre Norrland och Sverige som helhet. Betydande godsmängder till- och från övre Norrland fraktas längs denna. I nord-sydlig riktning finns även Inlandsbanan och Botniabanan. Dessa kompletteras i och med färdigställandet av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå där den första etappen är påbörjad. Norrbotniabanan är en viktig länk som idag saknas, bland annat för att stärka kapaciteten vad gäller godstransporter och för att förbättra människors mobilitet.

De nord-sydliga järnvägsstråken kompletteras i öst-västlig riktning av tvärbanorna Storuman-Lycksele-Hällnäs, Bastuträsk-Skellefteå-Skelleftehamn och Umeå-Holmsund,

Det finns stora brister i järnvägssystemet i form av avsaknad av elektrifiering på vissa sträckor, brister i signal- och säkerhetssystem, bristande bärighet, brist på mötesplatser och uppställningsspår samt behov av dubbelspår på vissa sträckor.

Västerbotniabanan/ tvärbanan Hällnäs-Storuman har en betydande funktion i järnvägssystemet och är en mycket viktig länk i det öst-västliga stråket både när det gäller godstransporter och arbetspendling. Sträckan trafikeras idag med diesellok då den saknar

elektrifiering vilket är negativt såväl när det gäller transporter som ur miljö och klimathänseende. En elektrifiering av tvärbanan Hällnäs-Storuman är nödvändig för att uppnå full effekt av Norrbotniabanan och för att få ett välfungerande sammanlänkat järnvägssystem. Region Västerbotten har via länstransportplanen tidigare finansierat en järnvägsplan mellan Hällnäs och Lycksele för att möjliggöra en elektrifiering av stråket i närtid. Region Västerbotten har även samfinansierat ett triangelspår i Storuman som länkar samman tvärbanan med Inlandsbanan på ett effektivt sätt och avsätter i denna plan investeringsmedel för kapacitetshöjande åtgärder med fokus på plankorsningar. Detta i syfte att bidra till att en elektrifiering av banan kommer till stånd.
Inlandsbanan, som ägs av staten men förvaltas av Inlandsbanan AB, har betydelse för godstransporter av främst skogsråvara och länkar samman till det övriga järnvägssystemet via sina tvärbanor. Under sommartid pågår också en relativt omfattande turisttrafik som har stor betydelse för besöksnäringen i Västerbottens inland.

Holmsundsbanan sträckan Gimonäs-Umeå hamn sammanlänkar stomnätet med regionens enda av EU utpekade strategiska hamn med TEN-T status och via järnvägsterminalen ute på Hillskär så länkas färjeförbindelsen mellan Vasa och Umeå ihop med det svenska järnvägssystemet. Stråket har också lyfts fram som betydelsefullt för totalförsvaret. Sträckan trafikeras idag av godstrafik men ambitionen från kommunen och Norrtåg är att utvidga persontrafiksystemet till Holmsund. Holmsundsbanan har idag brister vad gäller kapacitet och bärighet. Signalsystemet behöver också utvecklas och därtill finns ett antal plankorsningar som behöver byggas bort. Tillika som banorna till Piteå hamn och Skellefteå hamn har upprustats så behöver banan ut till Umeå hamn rustas för att klara kraven på ökade volymer, framtida persontrafik, EU:s intentioner att knyta de strategiska hamnarna till huvud nätet samt behoven vid kris och krig.

EU arbetar för att det ska finnas fungerande gods- och passagerarflöden i hela Europa. EU-kommissionen, medlemsstaterna och vårt grannland Norge har tillsammans pekat ut ett gemensamt transportnät, TEN-T, som är avgörande för att stärka EU:s konkurrenskraft och göra det möjligt för alla medborgare och företag att ta del av den inre marknaden. Botniska korridoren, som bland annat, innefattar den ännu ej färdigbyggda Norrbotniabanan är en viktig del av det europeiska stomnätet för transporter (TEN-T) som knyter samman Europa. Botniska korridoren utgör Sveriges enda järnvägskoppling till Finland, och är en av EU:s viktigaste kopplingar till Norge och Arktis via Malmbanan. Botniska korridoren kopplar även samman norra Sverige med den europeiska kontinenten och sedan sommaren 2021 ingår den Botniska korridoren i Scandinavian–Mediterranean Corridor som är en del av EU:s stomnät. Transportnätet ska erbjuda snabba och konkurrenskraftiga transporter på järnväg genom hela Europa. För att uppnå detta har Sverige förbundit sig att till 2030 bygga bort kvarvarande flaskhalsar i stomnätet där Norrbotniabanan är en mycket viktig del.

Norrbotniabanan är en 27 mil lång järnväg som är under produktion där första sträckan mellan Umeå och Dåva planeras vara klar för drift kvartal fyra 2026. Den ingår i den Botniska korridoren som i sin tur är en del av det europeiska stomnätet TEN-T. Banan kommer att gå mellan Umeå och Luleå, över Robertsfors, Skellefteå och Piteå. Norrbotniabanan byggs med modern standard som tillåter både snabba och tunga transporter. Norrbotniabanan kommer att göra det möjligt för både persontrafik och godstransporter längst kusten. Den kommer att öka kapaciteten för godstrafik och sänka transportkostnaderna. Restiden mellan Umeå och Luleå kommer att halveras.

Införandet av det europeiska tågsäkerhetssystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) innebär vissa förbättringar men utgör samtidigt ett potentiellt hinder för vissa tågoperatörer på grund av de relativt höga kostnaderna i förhållande till nyttan. Detta kan innebära en suboptimering när det gäller nyttjandet av de delar som enbart förlitar sig på ERTMS som signalsystem.

För att kunna möta prognostiserade ökningar av persontransporter och godsflöden på järnvägen som helhet krävs investeringar i järnvägsnätet. Utöver det som nämnts ovan utgör sträckan Umeå C-Umeå Ö redan idag en kritisk flaskhals i järnvägssystemet. Avsaknaden av dubbelspår på sträckan ställer redan nu till med stora problem och under de närmsta åren bedöms problemet att eskalera. I Umeå har de intermodala volymerna ökat dramatiskt under de senaste tre åren och på Umeå kombiterminal hanterades närmare 100 000 TEU under 2024. I järnvägsnoden Umeå saknas kapacitet för tågbildning och vagnsuppställning. Därtill svarar inte spåranläggningarna mot kraven om att hantera 630 m långa tåg och än mindre att möta EU:s krav på hantering av 740 m långa tåg.

4.4. FLYGET

Flyget är av stor betydelse för Västerbotten och norra Sverige eftersom regionen präglas av långa avstånd och en gles befolkning. Snabba flygförbindelser och möjlighet till över dagenresor gör det möjligt att knyta samman området med resten av landet och världen, vilket är avgörande för både näringsliv och privatpersoner. Företag inom exempelvis gruv-, skogs- och energibranschen är beroende av internationella kontakter, och forskningen vid Umeå universitet behöver goda kommunikationer för att locka studenter och samarbetspartners. Även sjukvården är starkt knuten till flyget, då universitetssjukhuset i Umeå fungerar som regionsjukhus för hela norra Sverige och många patienter behöver resa dit.
Under senare är har trenden varit att inrikesflyget minskar till följd av bland annat flygskam och resepolicys begränsar flygresor. Effekten av detta blir medför problem för norra Sverige där vi redan upplevt negativa effekter i form av färre avgångar och minskat antal flygstolar.

Detta får till följd att tillgängligheten försämras när restiderna blir längre, vilket påverkar både företag, forskning och sjukvård som är beroende av snabba resor. Näringslivet riskerar att tappa konkurrenskraft och får svårare att rekrytera kompetens, samtidigt som turismen drabbas när regionen blir svårare att nå. Detta kan i sin tur bromsa den regionala utvecklingen och öka klyftan mellan norra och södra Sverige.

Västerbotten ligger i framkant när det gäller utveckling av fossilfritt flyg. Ett flertal projekt kring el-flyg har bedrivit och bedrivs och i Skellefteå pågår en banbrytande satsning på e-SAF (Electro-Sustainable Aviation Fuel) – ett syntetiskt, hållbart flygbränsle som kan bli en avgörande pusselbit i flygets klimatomställning. Genom att kombinera regionens starka tillgång till förnybar energi, teknisk innovationskraft och industriell tradition, positionerar sig Västerbotten som en ledande aktör i utvecklingen av fossilfritt flyg.

Åtgärder för att ställa om till mer långsiktigt hållbara drivmedel pågår. Ett exempel på omställningen är den snabba utvecklingen inom el flyg och drönarverksamhet. Redan idag Ett annat exempel är utvecklingen av drönare där Skellefteå har byggt en Drone-port. Ny teknik och elektrifiering av luftfarten kan bidra till ett mer hållbar tillgänglighet i länet. Detta kan komma att medföra behov av en utveckling av infrastruktur på flygplatserna både vad gäller möjligheten att tillhandahålla flera olika typer av bränslen men även landningsplatser för drönare.

4.5. HAMNARNA

Umeå hamn

Umeå hamn är en av de största hamnarna i norra Norden med en årlig godshantering på cirka 2,6 miljoner ton 2024. Hamnen ingår som övergripande hamn i EUs strategiska nätverk TEN-T. Umeå hamn är en diversifierad hamn som hanterar ett brett spektrum av relativt högvärdigt gods. Ungefär hälften av de produkter som passerar hamnen är olika typer av skogsprodukter såsom kraftliner, sågade trävaror och returfiber. Därtill finns det ett antal produkter där Umeå hamn är försörjningshamn för norra Sverige såsom fossila bränslen till det civila flyget och för privat bruk, bitumen, cement och foder. Därutöver hanterar Umeå hamn olika projektlaster som exempelvis vindkraftverk, byggmoduler och andra insatsvaror som försörjer det regionala samhällsbygget. Hamnen ligger strategiskt vid Kvarken och den naturligt kortaste vägen över till Vasa men erbjuder även reguljära transporter till bland annat London, Rotterdam och Kiel. Umeå hamn är en året runt hamn och har tack vare sitt geografiska läge i stort sett isfria förhållanden.

Förbindelsen mellan Umeå och Vasa trafikeras sedan hösten 2021 av städernas gemensamma färja M/S Aurora Botnia. Med den nya färjan har trafiken utvecklats med en betydlig ökning av både godsvolymer och antalet passagerare. Färjan som räknas som en av världens mest

miljövänliga, drivs av el och förnybara bränslen. Färjeförbindelsen utsågs 2025 till den första gröna sjöfartskorridoren inom EU.

En upprustning och utveckling av Umeå hamn pågår där ca 1,4 mdr investeras för att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg, hantera större godsvolymer samt möjliggöra för sjöfartens omställning. De centrala delarna av projektet Nordporten utgörs av upprustade och utvecklade kajer i det som kallas inre hamnen samt breddning och fördjupning av farleden och hamnbassängen. Prognosen för hanterade godsvolymer i Umeå hamn anger en fördubbling till 5 miljoner ton/år fram till 2030. I dessa volymer ligger nya varugrupper som bland annat insatsvaror till den nya gröna industrin i norra Sverige, RDF(sopor), stålskrot, malm och förnybara bränslen. Därtill utgör transittrafik till/från mellersta Finland en stor potential.

Försvaret har pekat ut Umeå som en strategisk logistisk nod där hamnen är en viktig del. En kapacitetsstark järnvägskoppling mellan hamnen och det övergripande nätet är därmed viktig, vilket också ligger i linje med EU:s intentioner för de strategiska hamnarna.

Port of Skellefteå

Skellefteå hamn är en året runt-hamn nom hamnområdet lastas och lossas varje år ca 1,6 miljoner ton gods, vilket gör hamnen till en av Sveriges 20 största. Volymerna består i huvudsak av bulk och skogsprodukter, smältmaterial och färdigprodukter till/från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot och sågade trävaror. Hamnen har kort insegling och goda förbindelser med både E4:an och stambanan, vilket gör hamnen attraktiv för många industrier. En annan viktig fördel är dess närhet till hamnar i norra Finland.

Skellefteå Hamn är även omlastningsterminal för allt gods som kommer och går med järnväg till Skellefteå. Det lastas även container på järnväg för vidaretransport ut i världen.

För närvarande pågår en utveckling på norra sidan inför den kaj som ska byggas 2024. Hela området kommer att bli ca 15 ha stort och en kaj på ca 275 meter har börjat projekteras. I detta område kan Port of Skellefteå erbjuda lagring och logistikfunktioner.

Närheten till batterifabriken och nya industrietableringar och industriområden har möjliggjort för Wallenius/Sol att trafikera Port of Skellefteå med veckotrafik för container och roro. Hamnen förbättrar även möjligheterna att kunna utveckla järnvägs-verksamheten med nya stickspår och lastplatser, till viss del redan nu men framför allt till när Norrbotniabanan är färdigbyggd.

4.6. KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den fysiska transportinfrastrukturen har stor betydelse för tillgänglighet och hållbart resande i länet. Järnvägar, vägar, gång- och cykelvägar, hållplatser och resecentrum samt deras kvalitet påverkar vilken kollektivtrafik som kan bedrivas, hur attraktiv trafiken är och hur tillgängliga olika delar av länet blir. Hållplatser, resecentrum, buss- och tågstationer är dessutom kollektivtrafikens "skyltfönster" och en viktig del av många människors livsmiljö och vardag. För att uppnå ökad tillgänglighet och en större andel hållbart resande i länet är det därför strategiskt viktigt att utveckla den transportinfrastruktur som kollektivtrafiken använder. Norrbotniabanans byggande Umeå-Skellefteå ställer krav på satsningar i resecentrum under perioden. Det finns ett stort behov att lyfta kvalitén på länets hållplatser, resecentrum och busstationer.

Delar av transportinfrastrukturen delar kollektivtrafiken med till exempel privatbilstrafik och godstrafik. Andra delar av infrastrukturen är särskilt tillägnad kollektivtrafiken, framför allt busshållplatser, plattformar, resecentrum och busstationer. Länets kollektivtrafikutbud, resandeunderlag och kollektivtrafikens infrastruktur beskrivs i länets regionala trafikförsörjningsprogram Regionalt trafikförsörjningsprogram 2025-2031. Programmet innehåller även de mål och strategier som styr utvecklingen av länets regionala kollektivtrafiksystem.
Mål för den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten:

- Mål 1. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 25 % år 2035. Delmål för 2031 är 20 %.
- Mål 2. Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i allmän kollektivtrafik uppgår till 100 % år 2030.
- Mål 3. Minst 90 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 87 % av invånarna.
- Mål 3. Minst 97 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 93 % av invånarna.
- Mål 4. Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar.
- Mål 5. Andelen resenärer som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 % år 2035. Delmål 67 % år 2031.

Region Västerbotten har utvecklat arbetet med hållplatsbrister och hållplatsåtgärder och samarbetet med Länstrafiken, Trafikverket och kommunerna kring dessa. En hållplatshandbok har tagits fram för att underlätta anläggandet och det finns en så kallad hållplatsbristlista som uppdateras årligen i samråd med kommunerna. Därutöver anordnar Trafikverket regelbundna möten för att diskutera hållplatsbristerna och planera insatser.
Genom länstransportplanen kan åtgärder i kollektivtrafikens infrastruktur genomföras. Framför allt gäller detta genom:

• Medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar. Denna kategori kan användas för medfinansiering upp till 50 procent av investeringskostnaden för exempelvis hållplatser efter kommunala vägnätet samt för busstationer och resecentrum. Under perioden kommer kommuner årligen kunna söka denna medfinansiering.

• Finansiering av hållplatser för kollektivtrafik längs det statliga regionala vägnätet. Åtgärderna upp till marknivå finansieras till 100 procent via Länstransportplanen. Medlen är fördelade på en del som avser ett begränsat antal namngivna hållplatsobjekt, och en del som används genom att göra urval i regionens hållplatsbristlista. Till de större insatserna under kommande tolvårsperiod hör utveckling av ett antal resecentrum inom Västerbottens län längs den kommande Norrbotniabanan på sträckan Umeå-Skellefteå.

4.7. GÅNG OCH CYKEL

Framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är otillfredsställande på flera sträckor i länet. Bristen på tillgänglighet gör att korta resor i hög grad sker med bil vilket inte är förenligt med målet om ett hållbart resande. Satsningar på gång- och cykelåtgärder är ett viktigt verktyg i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande. Behovet av nya gång- och cykelvägar är stort i hela länet och i många fall en förutsättning för att på ett trafiksäkert vis kunna förflytta sig mellan två målpunkter. Detta behov har även uttrycks tydligt genom att länets kommuner de senaste åren inkommit med mycket omfattande förslag på utbyggnad av nya gång- och cykelvägar.


Foto: Mårten Edberg

Satsningar på gång- och cykelvägar bidrar till ett antal positiva effekter. Gång- och cykelvägar bidrar bland annat till ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter, positiva hälsoeffekter samt ökad trafiksäkerhet. Insatserna för gång- och cykel handlar i de större tätorterna ofta om att lösa ett specifikt transportbehov och samt minska trängsel och miljöeffekter från bilismen. I mindre tätorter och på landsbygden är åtgärden viktig framför allt ur generell trafiksäkerhetssynpunkt och för att bidra till en attraktiv miljö. Många av länets viktiga transport- och pendlingsstråk passerar genom byar eller kantas av randbebyggelse vilket innebär att de har en funktion som lokalgata samtidigt som det finns höga krav på framkomlighet för pendlings- och godstransporter. Att tillgodose trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna samtidigt som vägen behåller sin funktion och framkomlighet som transportled är en utmaning.

5. ÅTGÄRDSPLANERING

All långsiktig åtgärdsplaneringen ska föregås av en trafikslagsövergripande åtgärdssvalstudie där fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Åtgärdsvalsstudier är det första steget i planeringsprocessen och sker genom dialog mellan flera aktörer. Åtgärdsvalsstudier är uppbyggda för att vara ett verktyg vid tillämpandet av fyrstegsprincipen. Med hjälp av fyrstegsprincipen kan valet av trafikslag och åtgärder påverkas redan på idéstadiet. Valet av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnads-effektiva åtgärder. De åtgärder som blir utfallet av en åtgärdsvalsstudie kan vara allt från steg 1 till steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. I de fall fysiska åtgärder som kräver väg- eller järnvägsplan ska genomföras, det vill säga steg 3 och 4 enligt fyrstegsprincipen, tas de planerna fram i en sammanhållen process.

Region Västerbotten kommer under senhösten 2025 att starta upp arbetet med att ta fram en ny systemanalys för länet. Målet med arbetet är att den ska utmynna i tre olika dokument där den övergripande systemanalysen identifierar brister och behov i transportsystemet och tydliggör funktionerna i för vägar och stråk i länet. De två andra dokumenten ska mynna ut i

en godsstrategi samt en cykelplan. Projektet ska vara avslutat och slutrapporterat i augusti 2026.



Figur 2 Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

6. STRATEGISK INRIKTNING OCH PRIORITERINGAR

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för planeringsperioden 2026–2037 till 1708 miljoner kronor. Den årliga ramen är i genomsnitt drygt 140 miljoner kronor för hela planperioden och denna fördelas mellan ett antal åtgärdsområden. Fördelningen av planens tillgängliga medel bygger på regeringens direktiv, de transportpolitiska målen, den övergripande målbilden för Västerbottens transportinfrastruktursystem och dialog med framför allt länets kommuner. Det samlade behovet av åtgärder överstiger vida de ekonomiska ramarna och därför krävs en hård prioritering mellan dels åtgärdskategorier, dels enskilda objekt. Länstransportplanen syftar sammantaget till att, utifrån ett helhetsperspektiv, lyfta länets resurser och stärka förutsättningarna för att bo och verka i hela Västerbottens län. Länstransportplanen följer i stort samma strategiska inriktningar som den förgående planperiod. Planen har ett fortsatt fokus på att utveckla de öst-västliga stråken, utveckla pendlingsstråken samt bytespunkter och resecentrum för kollektivtrafiken för att möjliggöra för regionens innevånare att kunna bo och verka i hela länet. Den satsning på gång- och cykelvägar som inleddes under tidigare planperioder fortgår och 25 procent av planens budget är avsatt för detta. Under denna period har även skett ett tillskott av budgetmedel till kollektivtrafikåtgärder dels för att kunna möta behovet av tillkommande resecenter längs Norrbotniabanan, dels för att främja resandet med kollektivtrafik genom satsningar på hållplatsåtgärder och kollektivtrafikanläggningar.

Planen har ett 12-årsperspektiv och omprioriteringar mellan såväl objekt som åtgärdskategorier komma att behöva göras under planperioden utifrån ändrade behov och förutsättningar.

Fördelningen mellan åtgärdskategorierna för hela planperioden 2026–2037 framgår av figur 3 och tabell 2.



Figur 3 Fördelning av investeringsmedel per åtgärdskategori planperioden 2026-2037 visat i procent.

Tabell 2. Fördelning av medel per åtgärdskategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2026-2037 Västerbottens län

Åtgärdskategori	2026-2029 mkr	2030-2033 mkr	2034-2037 mkr	2026-2037 Totalt mkr
Väg/Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	324	191	185	700
Gång- och cykelväg	310,5	80	46,5	437
Kollektivtrafikåtgärder	75	120	205	400
Medfinansiering enskilda vägar	19	16	16	51
Samfinansiering nationell plan	20	50	50	120
Fördelning mellan perioder (Angivet i Mkr)	**748,5**	**457,0**	**502,5**	**1708**

7. ÅTGÄRDSKATEGORIER

Västerbotten har stora behov av åtgärder i det regionala vägnätet, där framför allt behovet av trimnings- och underhållsåtgärder som hanteras av den nationella planen är stort. Men även behovet av investeringar som hanteras inom ramen för länstransportplanen är stort.

Nedan ges en beskrivning av vilka åtgärdskategorier planen hanterar.

Väg/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt regionalt vägnät: Kan exempelvis innefatta trafiksäkerhetsåtgärder eller framkomlighetsåtgärder som exempelvis mötesseparering, cirkulationsplatser, korsningar, planskildhet på regionala vägar. Ofta är vägåtgärder av större karaktär och kan innefatta ett stråk. Större objekt som överskrider 75 miljoner kronor anges i planen medan mindre objekt listas utan prioriteringsordning och kommer där det är möjligt att samordnas med Trafikverkets underhållsåtgärder för att hålla nere kostnaderna.

Gång- och cykelvägar längs statligt regionalt vägnät: Behovet av gång- och cykelvägar är stort i hela länet. Det finns ett behov av att noggrant utvärdera vilken typ av lösning som kan lösa problemet då separerade gång- och cykelvägar är mycket kostsamma. Under förgående planperiod testades både en trottoar och en cykelväg genom att separera en del vägbanan med räcke samt ett antal målade cykelvägar för att skapa ett utrymme för oskyddade trafikanter. Gång- och cykelåtgärder är särskilt viktig att kombinera med underhållsåtgärder från Trafikverkets nationella plan, då det blir ekonomiskt effektivt.

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt regionalt vägnät: Åtgärdsområdet innefattar investeringar i kollektivtrafikanläggningar längs det regionala vägnätet. Åtgärden innefattar exempelvis utveckling av regionala noder för kollektivt resande som resecentrum, anslutningar till- eller utveckling av hållplatser samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, länstrafiken och Trafikverket har ett nära samarbete för att i så stor utsträckning som möjligt samordna hållplatsåtgärder längs vägnätet med underhållsåtgärder genomförda av nationell plan.

Potter: Inom samtliga tre ovannämnda åtgärdskategorier kommer det att finnas avsatta medel i så kallade potter. Detta för att möjliggöra en flexibilitet i planens genomförande och underlätta en samordning med Trafikverkets underhållsarbete. Potterna innebär också en möjlighet att på ett relativt snabbfotat sätt kunna hantera mindre brister som identifieras i transportsystemet relativt snabbfotat.

Statlig medfinansiering: regleras genom *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar* m.m. och innebär att staten kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom ramarna för de regionala planerna för transportinfrastruktur, de så kallade länsplanerna, och inom nationell plan för transportsystemet. Bidraget kan maximalt uppgå till 50 procent av ansökt belopp.
Statlig medfinansiering kan inte beviljas retroaktivt. Åtgärden får därför inte ha byggstartat – ”spaden i backen” – innan beslut fattas. Aktiviteter som får ha förekommit när beslut är förberedande aktiviteter såsom planering, projektering samt avslutad upphandling. Eventuell kontraktsteckning med entreprenör görs på sökandens egen risk innan beslut fattats.

Region Västerbotten har delat in finansieringen i 2 olika potter, en för miljö- och trafiksäkerhet och en för kollektivtrafikåtgärder. Ett årligt ansökningsförfarande tillämpas genom att Trafikverket årligen skickar ut en inbjudan där kommunerna ges möjlighet att ansöka om medfinansiering. Det förslag som inlämnas bör innehålla en beskrivning av vilka brister eller möjligheter som åtgärden syftar till att hantera, en karta som anger geografisk belägenhet, eventuell koppling till relevanta strategier eller planeringsdokument, samt annat som bedöms vara relevant för att ett urval och prioritering ska kunna göras.

Statlig medfinansiering till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs kommunalt vägnät

Statlig medfinansiering för åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på det kommunala väg och gatunätet kan vara gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar, säkra passager för oskyddade trafikanter, miljö-, säkerhets- och tillgänglighetsåtgärder inom tätorter. Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar

Statlig medfinansiering kan beviljas tillför investeringar i kollektivtrafikanläggningar, spårfordon och fartyg. Ett effektivt kollektivtrafiksystem bidrar till att utveckla och stärka arbetsmarknadsregioner och förbättrar därmed möjligheterna till regional tillväxt. Medfinansieringen ska bidra till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv och säker för att öka resandet med kollektivtrafik samt öka dess konkurrenskraft. Den regionala kollektivtrafiken ska möjliggöra resenärernas vardagsresande, till exempel arbetspendling, och således tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov och bidra till att öka möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda transportsystemet. Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

Medfinansiering enskilda vägar

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Vägarna är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. Region Västerbotten ger årliga bidrag för byggande och rekonstruktion av enskilda vägar. Kommuner, organisationer, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare kan som enskild väghållare ansöka om bidrag på maximalt 70 procent av investeringskostnaden. För mer information kontaktas länsplanerupprättaren på Region Västerbotten.

Samfinansiering nationell plan: Samfinansiering till den nationella transportplanen innebär att en part, tex Region Västerbotten, går in och samfinansierar en åtgärd i nationell plan i syfte att tidigarelägga åtgärden.

8. ÅTGÄRDER OCH FÖRDELNING AV INVESTERINGSMEDEL

Av tabell 3 framgår hur Region Västerbotten har för avsikt att fördela investeringsmedlen över planperioden. Då det generellt funnits problem med att upparbeta medlen trots ett stort behov av investeringar i länets transportinfrastruktur är de första fyra åren något övertecknade utifrån hur ramfördelningen ser ut. Erfarenheten ger vid hand att det ändå ofta sker en viss förskjutning i tid till följd av exempelvis överklagningar och omtag.

Under planperioden finns ett utrymme att hantera ännu inte definierade åtgärder. För närvarande pågår ett antal utredningar men dessa är ännu ej färdigutredda och planmogna så det kommer högst troligt att behöva genomföras en kompletterande prioritering under planperioden.

	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Namngivna objekt > 75 Mkr				
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslundagymnasiet-Hissjö	169	0	0	169
Väg 95, Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder	80	0	0	80
Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder	96	20	0	116
Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen, mötesfri väg	0	50	100	150
Öst-västliga stråket		50	50	
Totalt:	345	120	150	**515**

Gång- och cykelvägar längs statligt vägnät				
	2026-2029	**2030-2033**	**2034-2037**	**Totalt**
Väg 544. Gång - och cykelväg Vännäsby	22			
Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjöle-Åheden.	25			
Väg 512. Gång- och cykelväg Röbäck- Skravelsjö	22			
Väg 363. Gång- och cykelväg Vindeln mot Solvik (till järnvägen)	21			
Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 1	43			
GC-väg Ånäset C - E4	8,5			
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö (169 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)	169			
Utrymme kommande perioder		80	46,5	
Totalt:	310,5	80	46,5	**437**

Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät				
	2026-2029	**2030-2033**	**2034-2037**	**Totalt**
Väg 95/370/805/919 Bolidenkorsningen	47			47
Cirkulationsplats i Sorsele tätort.	11			
Väg 651.Passager för oskyddade trafikanter Robertsfors	0	0	0	0
Väg 363 Hippologum, korsningsåtgärd				
Utrymme kommande perioder		106	70	176
Pott- Vägåtgärder/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät	75			75
Totalt:	133	106	70	309

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Bjurträsk	1,5			
Boliden 95	1,5			
Boliden hälsocentral	1,5			
vsk Yttersjö.	1,5			
Strömbäck	1,5			
Vilhelminavägen, Lycksele	1,5			
Robertsfors centrum	4			
Överklinten	1,5			
Pott- Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	20,5	20	15	
Totalt:	35	20	15	**70**

Statlig medfinansiering				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Pott-Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag	15	15	15	45
Pott-Statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar, max 50 procent bidrag	10,0	10,0	10	30
Sävar resecentrum	30	30		
Bureå resecentrum	0	60		
Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan			180	
Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag	19	16	16	51
Totalt:	74	131	**221,0**	**426**

Samfinansiering Nationell plan				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Öst-västliga stråket. Samfinansiering Nationell plan (100 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)		50	50	100
Tvärstråket Hällnäs-Storuman. Samfinansiering nationell plan korsningsåtgärder	20			20
Totalt:	20	50	50	**120**

Totalt:	748,5	457	502,5	1708

Tabell 3. Åtgärder och prioriteringar av investeringsmedel i länstransportplan för Västerbottens län 2026-2037.

8.1. PRIORITERADE ÅTGÄRDER- INVESTERINGAR ÖVER 75 MKR

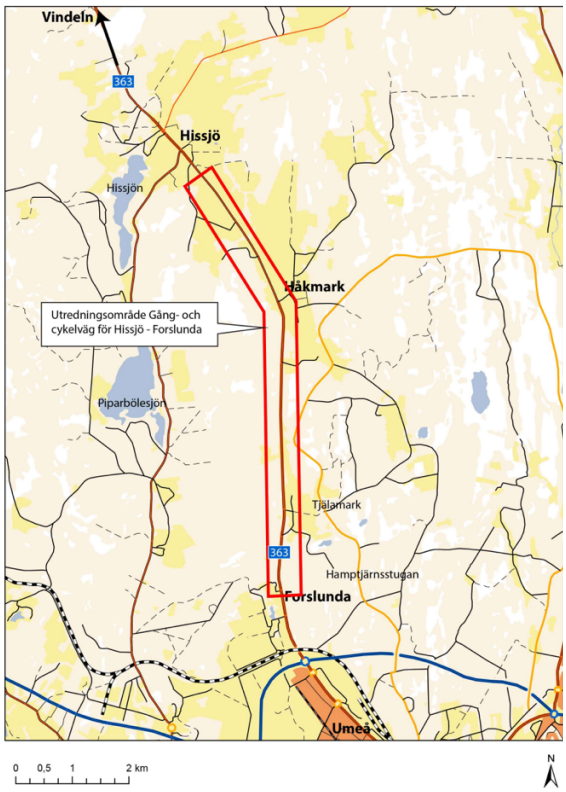
Investeringsobjekt vars kostnader överstiger 75 miljoner klassas som namngivna objekt i planen. Namngivna objekt kräver på grund av sin omfattning fler planeringsunderlag för att vara planmogna, exempelvis samhällsekonomiska bedömningar (SEB) vilket gör att dessa objekt ofta har en längre planeringstid. I Västerbotten finns ett stort antal viktiga transport- och pendlingsstråk som har behov av åtgärder i det regionala vägnätet, mycket innefattar underhållsåtgärder som hanteras av den nationella planen. Av tabell 4 framgår vilka större objekt som kommer att genomföras under perioden följt av en beskrivning av respektive objekt.

Tabell 4. Namngivna objekt- investeringar över 75 mkr.

	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Namngivna objekt > 75 Mkr				
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslundagymnasiet-Hissjö	169	0	0	169
Väg 95, Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder	80	0	0	80
Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder	96	20	0	116
Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen, mötesfri väg	0	50	100	150
Öst-västliga stråket		50	50	
Totalt:	345	120	150	**515**

Väg 363 Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö

På sträckan mellan Forslundagymnasiet och Hissjö saknas det idag parallellt vägnät som kan nyttjas för gång och cykling vilket medför att fotgängare och cyklister i nuläget måste färdas längs väg 363. Den aktuella sträckan är smal, kurvig och har dålig sikt, vilket gör att få nyttjar cykel för att transportera sig. Trafiken uppmättes år 2013 till 3440 fordon/dygn, varav 240 tunga fordon och sedan dess har en avsevärd ökning skett. Från Forslundagymnasiet och in till centrala Umeå går en separat gång- och cykelväg på västra sidan av väg 363. Gång- och cykelvägen kommer att fungera som pendlingsstråk för gående och cyklister samt för fastighetsägares nödvändiga transporter till respektive fastighet. Gång- och cykelvägen planeras för att i en framtid, med mötesfri landsväg utbyggd, även tillåta mopeder klass I och långsamtgående fordon (exempelvis EPA- och A-traktorer).



Figur 4. En gång- och cykelväg anläggs mellan Forslunda gymnasiet och Hissjö med start 2026.

Projektet bidrar till nytta för lokalsamhället och den regionala utvecklingen genom en förbättrad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna eftersom de skiljs från fordonstrafiken med en separerad gång- och cykelväg. Projektet bidrar till att knyta ihop befintlig gång- och cykelväg från Umeå till Tjälamark, Håkmark och Hissjö.

Väg 95 Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder

Väg 95 är en av Sveriges viktigaste näringslivsvägar där en stor del av trafiken utgörs av tunga transporter för energi-, skogs- och gruvnäringen. Trafiken på väg 95 genom centrala Skellefteå uppgår till ungefär 10 000 fordon per dag. I de prognoser som Trafikverket gjort tillsammans med Skellefteå kommun framgår att trafiken sannolikt kommer att öka till 14 000 fordon per dag år 2040. I samband med byggandet av Norrbotniabanan i centrala Skellefteå kommer sidoområden till väg 95 byggas om och samband en planskild passage byggs för oskyddade trafikanter. Förutom att åtgärden skapar en trafiksäker passage av allmän väg blir det också en del i att knyta samman viktiga och växande stadsdelar. Planen finansierar åtgärden med 80 miljoner kronor.

Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder

Väg 363 är ett av de viktigaste pendlingsstråken i Västerbotten och vägen trafikeras tidvis mycket intensivt av såväl persontrafik som tung trafik och trafiken väntas öka framgent. Vägen är smal, kurvig och har dålig standard i profil och plan. Det råder en omfattande gods- och pendlingstrafik på sträckan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av kurvrätning och breddning av sträckan kommer att genomföra för att skapa en bättre trafiksäkerhet och förbättra framkomligheten. Trafiksäkerheten är i dagsläget bristande och hastigheten har sänkts i omgångar vilket har lett till ökade res- och transporttider. Åtgärden bedöms skapa bättre förutsättningar för regional utveckling och innebär ett positivt bidrag till social hållbarhet genom att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 363.
I planen finns 116 miljoner kronor avsatta för åtgärden.

Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen, mötesfri väg

Väg 372 med stora pendlingsströmmar mellan Skellefteå och Skelleftehamn är mycket olycksdrabbad med många allvarliga olyckor. Vägen är sedan tidigare utpekad som en av landets 100 mest olycksdrabbade vägar. Stora brister finns i trafiksäkerheten för alla trafikantslag. Förbättringar kommer därför att få stor positiv effekt på miljö, transportkvalitet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och regional utveckling.

Anläggandet av en mötesfri väg på sträckan, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen innebär en förlängning av befintlig mittseparering och bedöms ha god effekt på trafiksäkerheten. Finansiering finns avsatt i planen med 150 miljoner kroner.

Samfinansiering av fortsatta åtgärder för att förstärka det öst-västliga stråket genom att säkerställa funktionen till/från och i Umeå hamn

Umeå hamn är som enda hamn i regionen klassad som Comprehensive port och därmed del av EU:s strategiska nätverk. Tillsammans med väg E12 som också tillhör EU:s övergripande nät och färjeförbindelsen till Vasa bidrar dessa funktioner till ett öst-västligt stråk med en strategisk särställning. Stora investeringar pågår i Umeå hamn och behoven att utveckla den anslutande infrastrukturen för att kunna möta upp större godsvolymer samt att koppla an hamnen till järnvägens stomnät är stora. Det handlar om att utveckla multimodaliteten, signalsystem, miljöåtgärder och andra kapacitetshöjande åtgärder.
Trafikverket har gjort en åtgärdsvalsstudie för sträckan mellan Umeå godsbangård och Holmsund som visar på ett antal brister och behov i järnvägsnätet. I studien redovisas fördelarna med att möjliggöra för genomgående tåg på Holmsunds bangård genom att ersätta dagens funktioner på andra delar av systemet. Utöver bättre funktion på järnvägsnätet skapas då även bättre förutsättningar för fortsatt samhällsutveckling i Holmsund. Ansvaret att genomföra åtgärderna fördelas på olika parter, men måste ske i en sammanhållen process. En samfinansiering till åtgärderna finns avsatta i planen med 100 miljoner koronor.

8.2. GÅNG OCH CYKELÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Region Västerbotten under ett par planperioder ökat sin satsning på gång- och cykelåtgärder. Denna planperiod avsätts totalt 437 000 000 kr till anläggande av nya gång- och cykelvägar i länet. I övre delen av tabellen återfinns objekt som planeras för genomförande under planens första fyra år. Objekten i nedre delen av tabell 5 ligger prioriterade utan inbördes rangordning för genomförande år 2030 och framåt. Dessa objekt har i de flesta fall föregåtts av en åtgärdsvalsstudie. Dock råder fortfarande oklarheter kring faktiska kostnader etc. som kan komma att påverka möjligheten att genomföra åtgärden.

Behovet av gång- och cykelvägar i länet är stort det finns ett behov av att ta ett större mer samlat grepp kring länets av gång- och cykelinfrastruktur med tydligare kriterier och riktlinjer för bla prioriteringar. Med start senhösten 2025 kommer en cykelplan att tas fram i samband med att en systemanalys genomförs. Behovet av gång- och cykelvägar i länet är stort och för att hålla nere kostnaderna för gång- och cykelinvesteringar kommer dessa att i så stor utsträckning som möjligt samordnas med Trafikverkets underhållsarbete.

Tabell 5. Planerade satsningar för gång- och cykelåtgärder. Under planens första fyra år planeras byggstart för samtliga objekt ovanför den gula markeringen. Objekten under kommer att genomföras år 2030 och framåt.

Gång- och cykelvägar längs statligt vägnät	Kommun	År 2026-2029
Väg 544. Gång - och cykelväg Vännäsby	Vännäs	22 000 000 kr
Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjöle-Åheden.	Umeå	25 000 000 kr
Väg 512. Gång- och cykelväg Röbäck- Skravelsjö	Umeå	22 000 000 kr
Väg 363. Gång- och cykelväg Vindeln mot Solvik (till järnvägen)	Vindeln	21 000 000 kr
Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 1	Skellefteå	43 000 000 kr
GC-väg Ånäset C - E4	Robertsfors	8 500 000 kr
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö (169 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)	Umeå	169 000 000 kr
Utrymme för ännu ej prioriterade objekt	Alla	126 500 000 kr
Totaltgång- och cykelåtgärder		**437 000 000 kr**
Väg 90. Åsele och väg 92 Lappvallen-Stamsjöbadet, oskyddade trafikanter	Åsele	0 kr
Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 2	Skellefteå	0 kr
Väg 867, Ersmark-Kusmark, gång- och cykelbana	Skellefteå	0 kr
Borgafjäll,Gång-och cykelväg ny skola	Dorotea	0 kr
Gång- och cykelväg utmed Storgatan/E45 från centrum till Storbergets industriområde. Etapp 1.	Sorsele	0 kr
Väg 513, Rödviksvägen	Nordmaling	0 kr
Väg 533, Sörfors-Brännland	Umeå	0 kr
Väg 364, Gång- och cykelväg från skola till S Stenbergsvägen, 650 m	Botsmark	0 kr
Väg 1088, Gångbana Dikanäs etapp1+2	Vilhelmina	0 kr
Väg 642. Gång-och cykelväg innertavle-Täfteå	Umeå	0 kr
Väg 620 (Järnvägsallen). Gång- och cykelväg, Resecentrum-ICA	Vindeln	0 kr

8.3. MILJÖ- OCH TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet ska till att förbättra tryggheten och tillgängligheten i transportsystemet. Det kan vara åtgärder som planskilda korsningar, rastplatser, säkra passager för oskyddade trafikanter, cirkulationsplatser, stigningsfält och korsningsåtgärder. Dessa åtgärder är ofta av mindre karaktär och ambitionen är att genomföra dessa löpande. Denna planperiod avsätts totalt 700 miljoner kronor för väg/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Av dessa är 346 miljoner kronor låsta i namngivna objekt > 75 mkr och 309 mkr är avsatta för mindre åtgärder, se tabell 6, som genomförs löpande. Utöver detta finns 45 mkr vikta för medfinansiering av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs det kommunala vägnätet.

Tabell 6. Åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet ska till att förbättra tryggheten och tillgängligheten i transportsystemet. Åtgärder kommer att identifieras, prioriteras och genomföras löpande under perioden.

Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät		Miljoner kronor
Väg 95/370/805/919 Bolidenkorsningen	Skellefteå	47
Cirkulationsplats i Sorsele tätort.	Sorsele	11
Väg 651.Passager för oskyddade trafikanter Robertsfors	Robertsfors	0
Väg 363 Hippologum, korsningsåtgärd	Umeå	-
Utrymme för ännu ej prioriterade objekt	Alla	176
Pott- Vägåtgärder/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät	Alla	75
Totalt:		309

8.4. KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Kollektivtrafikåtgärder är, tillsammans med gång- och cykelvägarna, ett viktigt verktyg i arbetet för ett hållbart resande i närmiljön. Med en stärkt kollektivtrafik förbättras möjligheterna till ett klimatsmart resande som minskar bilberoendet, förbättrad kapacitet i vägsystemet samt ökad trafiksäkerhet. De planerade åtgärderna längs det statliga vägnätet är i första hand åtgärder som hållplatsfickor, anslutnings-vägar till hållplats för oskyddade trafikanter, uppställningsplatser för cyklar samt anläggning av samåknings-parkeringar med motorvärmare. I planen finns totalt 400 miljoner kronor avsatta för kollektivtrafikåtgärder. En stor andel av dessa, 330 mkr, avsatta för medfinansiering av kommunala kollektivtrafikanläggningar. Merparten av dessa 330 mkr är vikta för att medfinansiera de tillkommande resecentrumen längs Norrbotniabanan. 70 mkr är avsatta för hållplatsåtgärder kopplade till det regionala vägnätet och redovisas i tabell 7.

Utöver de objekt som återfinns i tabellen kommer en löpande prioritering att ske utifrån den hållplatsbristlista som arbetats fram i samverkan mellan Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten och Trafikverket Norra.

Tabell 7. Utöver de objekt som återfinns i tabellen kommer en löpande prioritering att ske utifrån den hållplatsbristlista som arbetats fram i samverkan mellan Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten och Trafikverket Norra.

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät	Kommun	Miljoner kronor
Bjurträsk	Norsjö	1,5
Boliden 95	Skellefteå	1,5
Boliden hälsocentral	Skellefteå	1,5
vsk Yttersjö.	Umeå	1,5
Strömbäck	Umeå	1,5
Vilhelminavägen, Lycksele	Lycksele	1,5
Robertsfors centrum	Robertsfors	4
Överklinten	Robertsfors	1,5
Pott- Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	Alla	55,5
Totalt:		**70**

8.5. ÖVRIG FINANSIERING

M*edfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, trafiksäkerhet och miljö*

Statlig medfinansiering innebär att kommunerna kan ansöka om medfinansiering till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Medfinansieringen kan uppgå till maximalt 50 procent av godkända kostnader.

Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan, delen Umeå–Skellefteå

Arbetet med att bygga Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå pågår för fullt. Samtliga etapper mellan Umeå och Skellefteå fick under första kvartalet 2025 byggstartsbesked vilket är mycket glädjande!

Byggstartsbeskeden innebär också att kommunerna längs sträckan kan börja planera för sina resecentrum och andra satsningar som behöver genomföras för att koppla samhället till den nya kustjärnvägen. Utgångspunkten är att de resecentrum som anläggs i kommuncentra, dvs i Robertsfors och Skellefteå centrum ska medfinansieras av den nationella transportplanen då dessa då den nationella nyttan bedöms vara stor medan Region Västerbotten avser att medfinansiera anläggandet av resecentrumen Sävar och Bureå (och framgent Byske) med 60 miljoner kronor vardera eller maximalt 50 procent av investeringskostnaden.

Den totala summa som avsätts i länstransportplanen kan därmed både komma att justeras nedåt utifrån behov.

Medfinansiering enskilda vägar

Kommuner, organisationer, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare kan som enskild väghållare ansöka om bidrag på maximalt 70 procent av investeringskostnaden. För mer information kontaktas länsplanerupprättaren på Region Västerbotten.

Samfinansiering nationell plan: Samfinansiering till den nationella transportplanen innebär att en part, tex Region Västerbotten, går in och samfinansierar en åtgärd tillsammans med nationell och eventuellt andra intressenter som kommun, näringsliv m.fl-. Region Västerbotten har identifierat åtgärder kopplade kapacitets- och framkomlighetsbrister i det öst-västliga transportsystemet och har för avsikt att samfinansiera åtgärderna med totalt 120 miljoner kronor.

Tabell 8. Region Västerbotten har avsatt medel för medfinaniering och samfinansiering.

Statlig medfinansiering				
	2026-2029	**2030-2033**	**2034-2037**	**Totalt**
Pott-Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag	15	15	15	45
Pott-Statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar, max 50 procent bidrag	10,0	10,0	10	30
Sävar resecentrum	30	30		
Bureå resecentrum	0	60		
Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan			180	
Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag	19	16	16	51
Totalt:	74	131	**221,0**	**426**
Samfinansiering Nationell plan				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Öst-västliga stråket. Samfinansiering Nationell plan		50	50	100
Tvärstråket Hällnäs-Storuman. Samfinansiering nationell plan korsningsåtgärder	20			20
Totalt:	20	50	50	**120**

9. Behov av utredningar

Region Västerbotten kommer under senhösten 2025 att starta upp arbetet med att genomföra en systemanalys som identifierar brister, behov och funktioner för länets transportinfrastruktur. I samband med detta kommer även en godsstrateg samt en cykelplan att tas fram. Dessa dokument bedöms bli viktiga för kommande val och prioriteringar.

I länstransportplanen finns investeringsmedel avsatta för senare prioriteringar.
Under kommande år blir aktuellt att prioritera vilka prioriteras brister som ska utredas för att ha planmogna åtgärder att lägga in vid nästkommande revidering av länstransportplanen. Denna revidering bedöms ske år 2029. De brister av mer omfattande betydelse avseende vägnätet som i nuläget bedöms som viktiga att beakta inför denna kommande prioritering redovisas i tabell 9. De åtgärder som redovisas i tabellen blir föremål för diskussion de närmaste åren. Denna diskussion kan även leda till att listan kompletteras med andra brister/möjliga åtgärder.

Tabell 9. Åtgärder som Region Västerbotten ser som prioriterade för utredning/ fördjupad utredning framgent.

Större åtgärder för utredning och kommande prioritering i slutet av planperioden eller i nästkommande planrevidering
Väg 827. Sundgrundsleden, trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder.
Väg 95, trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetshöjande åtgärder.
Anslutning Skellefteå airport
Väg 364. Ersboda- Flurkmark, trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetshöjande åtgärder.
Åtgärder för utrening och kommande prioritering i nästa nationella plan
Väg E12. Umeå -Vännäs, behov av kapacitetshöjand åtgärder. Viktigt pendlingsstråk med hög ÅDT och ojämn vägstandard och hastighet.
Väg E12. Uppdatering av ÅVS Trv 2015/108288
Väg E12/92 Utredning korsning Vännäs/Lycksele. Osäker korsning där fordon som kommer från Lyckselehållet måste korsa den tidvis hårt trafikerade väg 92. Korsningen ligger även med ett svagt motlut som innebär extra otrygghet under vinterhalvåret.
Tvärbanan Hällnäs-Storuman, fortsatt arbete för en elektrifiering

10. Effektbedömning och måluppfyllelse

Effektbedömningen är utförd på planförslaget för både namngivna objekt och åtgärdsområden, under hela planperioden 2022-2033.
Den samlade bedömningen är en kombinerad värdering av samhällsekonomiska kalkylvärden för åtgärderna, effekter som inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna samt en

kombination av funktionsmål och hänsyns-mål. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” (Prop. 2016/09:93). Det övergripande målet är ”*att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*”. Under det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet syftar till högre trafiksäkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.
Trafikverket har där det varit möjligt bistått med samhällsekonomiska beskrivningar och kalkyler för de enskilda objekten. Att det inte finns kalkyler framtagna för alla planerade åtgärder beror främst på att betydande delar av planeringsramen avsätts till åtgärdsområden, där specifika åtgärder ännu ej beslutats mer än för planens inledande år, samt till åtgärdsvalsstudier.
En fullständig presentation av den samlade effektbedömningen för de objekt som prioriterats i länstransport-planen, för åtgärdsområdena samt för planen som helhet återfinns i bilaga 6. För åtgärdsområden samt för planen som helhet har Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag och en samlad bedömning av åtgärderna använts som underlag.

11. Planens bedömda effekt

Övergripande bedöms Länstransportplanen för Västerbotten framför allt ge positiva effekter på tillgängligheten för människor och gods, trafiksäkerhet och hälsa.
När det gäller bedömningen av länstransportplanen ska man däremot ha i åtanke att direktiven och syftet med planen till stor del riktar sig mot väg- och järnvägsåtgärder vilket även återspeglar sig i valet av åtgärder. En bedömning av en länstransportplan innehåller också väldigt många osäkerheter.
En väsentlig del av länstransportplanens satsningar är medfinansiering via bidragsåtgärder, vilket i sin tur ger ytterligare effekter och kraft i investeringen. För perioden 2026–2029 finns åtgärder med hög mognadsgrad och därför mycket hög sannolikhet att de genomförs samt inom beräknade kostnadsramar. År 2029–2037 innehåller mer osäkerhet och fördelningen mellan åtgärdsområdena kan därmed komma att omprioriteras.

11.1. EFFEKTER PÅ TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Planens bidrag till de transportpolitiska målen specificeras avseende funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynmålet.

11.2. FUNKTIONSMÅLET OM TILLGÄNGLIGHET

Länstransportplanen stärker tillgängligheten inom länet såväl som till andra regioner. Detta sker dels genom större systemövergripande satsningar, dels genom mer lokala satsningar.

Samma objekt kan dessutom ha varierande inverkan på tillgängligheten på de olika nivåerna beroende på olika delåtgärder inom objekten.
Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för såväl människor som näringsliv. Genom åtgärder för ökad tillgänglighet bedöms länstransportplanen för åren 2026–2037 bidra till ökade möjligheter till arbetspendling, vilket kan främja bättre systemkopplingar mellan existerande arbetsmarknads-regioner. Detta förväntas stärka förutsättningarna för att Västerbotten ska kunna fortsätta utvecklas och attrahera inflyttare, arbetskraft och investeringar.
Satsningarna på kollektivtrafik, gång - och cykelstråk ger ökad flexibilitet för persontrafiken. Flera av de namn-givna objekten innebär förbättringar avseende trafiksäkerhet och framkomlighet för flera transportslag.
Vissa lokala barriäreffekter skapas genom enskilda investeringsobjekt, men planen ger som helhet en ökad tillgänglighet genom gång- och cykelvägsatsningar.
Planens åtgärder och inriktning bedöms stödja en fortsatt stark näringslivsutveckling i Västerbotten. Skogs- och gruvnäring och vindkraftsutbyggnad ställer krav på transportinfrastrukturen. Åtgärder för att öka kapacitet, tillförlitlighet, transportkvalitet, framkomlighet och tillgänglighet bedöms bidra väsentligt till ett fortsatt konkurrenskraftigt näringsliv.
Länstransportplanen för 2026–2037 bedöms sammanfattningsvis stärka tillgängligheten i transportsystemet som helhet.

11.3. JÄMSTÄLLDHET

För att uppfylla funktionsmålet krävs ett jämställt transportsystem, det vill säga att systemet likvärdigt ska svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Satsningarna som planen beskriver bidrar till förbättrade transportmöjligheter för både kvinnor och män. Planens effekter för jämställdhet bedöms positiv. En stor del av åtgärderna främjar kollektivtrafiken, vilken till större del används av kvinnor. Förbättrad kollektivtrafik-standard genom kortare restider och ökad tillgänglighet med förbättrade resecentrum bidrar även till ökad andel manliga resande, vilket bidrar positivt till målet om ökad jämställdhet. En kvantifiering av utfallet är dock inte möjligt att göra, men planens positiva riktningsdrivande effekter är tydliga.
Hela resekedjan kommer att utvecklas och bli bättre anpassad efter användarnas behov. Genom åtgärder såsom gång- och cykelvägar bedöms länstransportplanen få positiva effekter för barn och unga, som får lättare att ta sig till skola/skolskjuts på egen hand.

11.4. HÄNSYNSMÅLET OM SÄKERHET, MILJÖ OCH HÄLSA

Åtgärderna i länstransportplanen bidrar till att möta hänsynsmålet. De ingående vägobjekten har en tydlig positiv effekt på trafiksäkerheten genom breddning av väg, montering av mitträcken samt omkörningsfält och säkrare vägar för oskyddade trafikanter. Planen

innehåller objekt som på sikt kommer leda till överflyttning från väg till järnväg. Detta minskar trafikintensiteten på väg och därmed minskar även olycksrisken. Dessutom bidrar det till minskade utsläpp från transportsektorn. Samtidigt finns även ett antal objekt som främjar ökad vägtrafik.

Åtgärdsområdena för gång- och cykelvägar och kollektivtrafikfrämjande åtgärder bedöms ge positiva hälsoeffekter genom att dessa transportmedel ofta är förknippade med fysisk aktivitet. Utbyggnaden av gång- och cykelnät möjliggör överflyttning från kollektivtrafik och bil och därmed hälsofrämjande effekter och ökad säkerhet för inte minst barn och unga. Merparten av objekten i planen ligger i direkt anslutning till existerande infrastruktur vilket minskar påverkan på landskapet jämfört med nysträckningar. Vissa objekt innebär dock en negativ påverkan då ny mark till viss del tas i anspråk.
Länstransportplanen som helhet bedöms ha en positiv påverkan på hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

12. Samlad miljöbedömning

Länstransportplanens samlade miljöeffekter bedöms vara relativt små, då åtgärderna främst avser förbättringar i befintliga transportsystem. Det finns dock en del satsningar som stödjer val av miljövänliga transportsätt såsom gång och cykeltrafik, samt kollektivtrafik, som förväntas ge positiva miljökonsekvenser. Norrbotniabanan beräknas kunna minska CO_2-utsläppen med omkring 80 000 ton per år när den är färdigställd dels genom kortare restider mellan Umeå–Luleå som gör att fler kan resa kollektivt i stället för att flyga eller köra bil, dels genom att gods överförs från väg till spårtrafik. Minskat gods på landsväg (genom byar och städer) antas minska andelen buller från transporter.

Miljöbedömningen av länstransportplanen är en av flera miljöbedömningar i en kedja av planeringssteg från översiktlig nivå till en alltmer detaljerad nivå. I den inledande fasen, inriktningsplaneringen, bedöms olika inriktningar, bland annat avseende miljöpåverkan, dock utan att någon formell miljöbedömning enligt miljö-balken genomförs.
Inför varje åtgärd som Trafikverket ska utföra görs tidigt i planeringsprocessen en åtgärdsvalsstudie med fyr-tegsprincipen som utgångspunkt. Denna process tar med olika aspekter och aktörer och leder fram till vilka åtgärder som är relevanta för att lösa en specifik brist. Där klargörs också behov av särskild miljökonsekvens-beskrivning.
Kunskapen om olika åtgärders miljöpåverkan varierar beroende på hur långt framskriden den fysiska planeringen är kring respektive projekt. Kunskapen om de objekt som har en långt framskriden fysisk planering är större än för de objekt som fortfarande är i ett tidigt utredningsskede. Länstransportplanens miljöbedömning bygger i stor utsträckning på den befintliga kunskap som finns om enskilda objekt. Miljökonsekvenser av den närmare

lokaliseringen och utformningen för enskilda åtgärder behandlas i respektive åtgärds miljökonsekvensbeskrivning. Bedömningen baseras även på typiska miljökonsekvenser kopplade till en viss åtgärdstyp.

12.1. STRATEGISKA VÄGVAL OCH ALTERNATIVA INRIKTNINGAR AV PLANEN

Den nationella planens innehåll påverkar länets infrastruktur och därmed också helheten i transportsystemet. Länstransportplanen har potential att lösa vissa problem och bidra till lösningen av vissa problem, medan en rad andra problem inte kan lösas inom planens ramverk. Planen kan endast i begränsad utsträckning bidra till att nå klimatmålen. Planen kan till viss del bidra till att nå målen som rör människors hälsa, främst och buller och minskade risker med transporter av farligt gods. Hälsoproblem beroende på luftutsläpp är främst en tätortsfråga, varför planen har små möjligheter att nå målen för detta område.
Tänkbara inriktningar på planen kan vara att satsa på järnvägstrafik, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, att vidmakthålla och förbättra befintlig väginfrastruktur och satsa på ny infrastruktur. De olika inriktningarna har i varierande grad positiva och negativa effekter på miljömålen.

12.2. SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Bedömningen av betydande miljöpåverkan är en helhetsbedömning av planen, inte av de enskilda objekten. Riktningsanalysen genomförs på ett generellt plan och visar endast en översiktlig bedömning av objektens miljöpåverkan. En länstransportplan sträcker sig över så lång tid, och inkluderar objekt i många olika stadier, att en rättvisande och helt korrekt miljöbedömning är svår att genomföra. Att jämföra miljöeffekterna av ett objekt som är klart att bygga och färdigutrett med ett objekt som ännu är i ett tidigt utredningsskede ger missvisande resultat. Effekterna av ett objekt kan även påverkas av tidpunkten för dess genomförande. Exempelvis kan en förbifart påverka trafiken på vägen tillräckligt för att det inte längre ska finnas ett behov av en gång- och cykelväg.
På grund av dessa faktorer presenteras här inte en statisk bedömning av länstransportsplanens effekt, utan en bedömning av planens inriktning och miljöpåverkan.

12.3. RIKTNINGSANALYS

De åtgärder som finns i länstransportplanen är i mycket begränsad utsträckning ny transportinfrastruktur utan bygger på utveckling och trimning av redan befintlig, vilket bedöms ge begränsad påverkan på natur- och kulturmiljö. Huvuddragen i länets infrastruktur är också etablerade sedan lång tid. Flertalet av planens åtgärder handlar om att effektivisera den befintliga infrastrukturen för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet, samt att förstärka de positiva systemeffekter som Botniabanan givit upphov till.

Länstransportplanens investeringar har delats in i sju investeringsområden. Dessa kan vidare grovt delas in i två huvudområden; Trafiksäkerhet på väg och Hållbart resande i närmiljön. Åtgärderna inom de olika områdena överlappar och förstärker till viss del varandra.
Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. Däremot är det rimligt att föra en diskussion utifrån de olika åtgärdsområdena och genomföra en riktningsanalys för respektive åtgärd. Majoritet av åtgärderna i planen är begränsade förbättringsåtgärder av befintlig infrastruktur. Kombinerat med åtgärdernas fokus på trafiksäkerhet, överflyttning av transporter från väg till järnväg och hållbart resande i närmiljön, så har Länstransportplanen en tydlig riktning mot ett mer hållbart samhälle. Avsaknaden av direkta steg 1 och steg 2-åtgärder i planen innebär inte en avsaknad av steg 1 och steg 2-effekter genom planens objekt. Den omfattande satsningen på åtgärder för kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelstråk bedöms ge tydligt positiva effekter, som främjar ett hållbart resande.

www.regionvasterbotten.se

region västerbotten

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-13

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00761

Motion 27/2025: Akutboenden för studenter; Hanna Lundin Jernberg (L)

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att avslå motionen.

Ärendebeskrivning
I en motion inkommen till kommunfullmäktiges sammanträde 2025-09-29 yrkar Liberalerna att:

- att utreda möjligheten att ta över de outnyttjade boendemoduler som beställts av Northvolt och göra dem tillgängliga för studenter.
- att Umeå i dialog med studentkårernas akutrumsförmedling öka kapaciteten av akut- och korttidsboenden genom inköp av boendemoduler.
- att Umeå tillhandahåller markyta för detta ändamål.

Kommunstyrelsens planeringsutskott återremitterade ärendet 2025-11-04 för att inhämta yttrande från AB Bostaden. Det yttrandet har nu inkommit.

Förvaltningens svar
Kommunen arbetar för en bred bostadsmarknad som gynnar alla grupper, inklusive studenter, med små och prisvärda bostäder med närhet till universitetsområdet. Att införa kortsiktiga akutlösningar som boendemoduler riskerar att få negativa konsekvenser för boendemiljön och den sociala hållbarheten. Dessutom planeras det för permanent bebyggelse på alla ytor som identifierats som lämpliga för någon form av bostadsbyggande, i relativ närhet till universitetsområdet. Lilljansberget, Tomtebo strand och Olofsdal är tre exempel på projekt som tillsammans kommer ge uppemot 5 000 tillkommande bostäder nära universitetsområdet. AB Bostaden beslutade 2022 att man ska konvertera 50 % av beståndet om ca 2 800 enkelrum för studenter, till lägenheter fram till 2030. Förutom att skapa en boendeform som i högre grad efterfrågas av studenterna innebär omvandlingen ett tillskott på ca 140 lägenheter då gemensamhetsutrymmen byggs om till lägenheter.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00761

Trots stora tillskott av små lägenheter de senaste 10 åren är bostadsmarknaden för små lägenheter och studentboenden ansträngd vid höstterminens start. Under vårterminen lättar dock trycket och det finns vakanser i AB Bostadens bestånd av enkelrum (korridorsboende). För att underlätta för nytillkomna studenter som saknar bostad vid terminsstart finansierar kommunen en akutrumsförmedling för studenter. Det är en tjänst som utförs av studentkårerna vid Umeå universitet där tillfälliga bostäder från några enstaka dagar till flera månader förmedlas. Under hösten har samtliga studenter som varit inskrivna vid förmedlingen och saknat bostad, fått ett erbjudande om boende via förmedlingen.

Att göra ett direkt köp av boendemoduler som är beställda av Northvolt utan en föregående konkurrensutsättning strider mot lagen om offentlig upphandling.

Beslutsunderlag

Motion 27/2025: Akutboenden för studenter; Hanna Lundin Jernberg (L)
AB Bostaden yttrande - motion 27/2025: Akutboenden för studenter

Beredningsansvariga

Helen Nilsson
Daniel Levisson
Olov Häggström

Beslutet ska skickas till

Motionären
AB Bostaden

Förnamn, Efternamn	Olov Häggström
Befattning	Utredare

MOTION TILL UMEÅ KOMMUNFULLMÄKTIGE

Akutboenden för studenter

Umeå universitet har 2025 antagit ett rekordstort antal studenter, drygt 38 000. Samtidigt är möjligheten för våra nya Umeåbor att hitta ett boende allt annat än enkelt. I Sveriges förenade studentkårers (SFS) bostadsrapport från 2025 rödlistas Umeå som en studieort där studenter har svårt att hitta boende under höstterminen. I rapporten skriver SFS att inför terminsstarten krävs det ofta en kötid på över ett år för att få en bostad. Vidare anordnar studentkårerna akutboenden, men även där är antalet sökande betydligt fler än antalet tillgängliga platser. Rapporten konstaterar att studenter sannolikt tvingas tacka nej till en studieplats på grund av bostadssituationen.

Det är uppenbart att kommunen inte går i takt med universitetets ambitioner. Trots tidigare satsningar finns det inte tillräckligt med bostäder. Inför terminsstarten står många nyantagna utan tryggt boende, vissa överväger att tälta för att påbörja sina utbildningar (P4 Västerbotten, 28/8). I värsta fall leder situationen att drömmar går i kras.

På kort sikt behöver Umeå snabbt öka kapaciteten för studentbostäder genom att erbjuda akut- och korttidsboenden i egen regi eller i samarbete med studentkårernas akutrumsförmedling. Ett konkret grepp är att förvärva Northvolts outnyttjade boendemoduler (eller motsvarande), en boendelösning som redan framgångsrikt implementerats i Uppsala och andra studentstäder med höga hyresgästbetyg. Så kan kommunen på kort tid addera betydande bostadskapacitet för studenter i akut behov.

Vi yrkar att kommunfullmäktige beslutar:

att utreda möjligheten att ta över de outnyttjade boendemoduler som beställts av Northvolt och göra dem tillgängliga för studenter.

att Umeå i dialog med studentkårernas akutrumsförmedling öka kapaciteten av akut- och korttidsboenden genom inköp av boendemoduler.

att Umeå tillhandahåller markyta för detta ändamål.

Umeå den 2 september 2025

Hanna Lundin Jernberg
Liberalerna

Urban Wikman
Liberalerna

Bostaden
För ett bättre Umeå

Vår kontakt
Jerker Eriksson, VD

Er kontakt
Olov Häggström, utredare
Stadsledningskontoret
Kommunkansliet

Vårt diarienummer
2025–0043

Ert ärendenummer
KS-2025/00761

Datum
2025-11-11

Yttrande - motion 27/2025: Akutboenden för studenter

Att lösa ett efterfrågeöverskott på bostäder för studenter i Umeå under några månader varje höst med köpta eller hyrda boendemoduler är ett vägval som vi inte rekommenderar att Umeå bör ta. Den slutsatsen grundar vi på erfarenhet från vår verksamhet med uthyrning av bostäder till studenter, kostnaderna och risk med modullösningar samt en sämre kvalité i boendemiljö.

Boendemodulskonceptet bygger på att studenter erbjuds ett rum oftast med avsaknad av eget kök, vilket kan jämföras med vårt erbjudande med enkelrum i korridor. När vi analyser våra intresseanmälningar för lediga studentbostäder ser vi att intresset för enkelrum ökar till ett snitt på 40 studenter per ledigt enkelrum under månaderna augusti och september. Övriga månader på året är intresset för att hyra ett ledigt enkelrum lågt eller obefintligt. För enkelrum betalar en student i snitt en hyra på cirka 2 800kr/mån utslaget på 12 månader. Under våren 2025 ökade vakanserna för enkelrum succesivt varje månad till ett hundratal lediga fram till sommaren. Däremot ser vi inga eller ett fåtal vakanser gällande studentlägenheter under samma period.

Att arbeta med tillfälliga boendelösningar i modulform är ofta en riskfylld lösning. Moduler kan köpas eller hyras på förutbestämd tid. Det föreligger heller inte någon nämnvärd förenklad process gällande markanvisning, detaljplan och bygglov. Vi har erhållit uppgifter om att självkostnaden per rum ligger på cirka 7 000 kr/månad i full drift. Det innebär att hyran för en sådan lösning bör ligga något högre. Det leder till en kvadratmeterhyra som troligtvis ligger i topp i Umeå för ett kvalitetsmässigt sämre boende. Antagligen skulle vakanser i ett sådant boendekoncept uppstå redan efter några månader på hösten för att nästan helt sakna hyresgäster till våren. Därför bedömer vi att ingen aktör vill satsa på denna lösning utan ekonomiska garantier.

Hög boendekvalité med bra läge ökar betalningsviljan hos studenter och minskar vakansrisken. Vi anser att det är betydligt bättre att satsa på permanenta lösningar i form av nyproduktion av små lägenheter i campusnära område.

Jerker Eriksson, VD
AB Bostaden i Umeå

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-10-22

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00954

Detaljplan för Kökstäppan 1 med flera

Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl. enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

Syfte
Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Ärendebeskrivning
Arbetet med att upprätta detaljplanen påbörjades av Umeå kommun, Detaljplanering den 30 november 2022.

Planområdet är beläget i Tomtebo. Detaljplanen bekräftar användningen skola för fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1. De båda fastigheternas storlek är tänkt att utökas genom att delar av angränsande naturmark inom fastigheten Tomtebo 2:1 tas i anspråk för ändamålet. Detta behöver göras för att säkerställa nödvändig friyta för förskola med sex avdelningar.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar vars friyta bedöms vara för liten för den andel barn som förskolan är dimensionerad för. Genom att ianspråkta naturmark norr och väster om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn efter planens genomförande blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och där planeras det för en förskola med sex avdelningar. Även här är fastigheten för liten i förhållande till den

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00954

planerade bebyggelsen då friytan inte blir tillräckligt stor. Genom att ianspråkta naturmark sydväst om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2 efter planens genomförande. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats för att minimera intrång i naturmark med höga värden.

Inom fastigheten Kålmasken 1 bekräftas användningen bostäder. Byggrätten för bostäder är densamma som för skola, vilket kan generera cirka 30 bostäder.

Detaljplanen bekräftar även användningen återvinning inom fastigheten Nyttoväxten 2 och användningen utökas till att även omfatta parkering, för att möjliggöra en mer flexibel användning.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planförslaget inte överensstämmer med kommunens översiktsplan i sin helhet.

Samråd/Granskning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Samrådsmöte hölls den 17 september 2024.

Av de synpunkter som har inkommit under granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bland annat att Swedavia anser att högsta medgivna höjd över nollplan för samtliga objekt inom planområdet bör regleras. Av yttrande betecknat som ”Yttrande 1” framgår det bland annat att den som skrivit yttrandet anser att Förskolan Kålmaskens placering ger störningar, skuggig utegård mot norr, går emot Boverkets riktlinjer och stämmer inte heller med Umeå kommuns råd i funktionsprogram. I samma yttrande står det också att Umeå kommun behöver införa solstudier hela året om och det ges även förslag till alternativ placering, utformning och användning.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen, utifrån omfattningen av genomförda revideringar efter granskningsskedet, att förnyad granskning inte behöver ske.

Antagande av detaljplanen överlämnas till kommunfullmäktige med anledning av att detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande eftersom planförslaget inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. I det nu aktuella

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2025/00954

planförslaget innebär utökningen av fastigheten Kålmasken 1 ett avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning, där mark som är utpekad för rekreation tas i anspråk för att möjliggöra för ytterligare kvartersmark. Syftet med det här avsteget är att skapa förutsättningar för en förskola med sex avdelningar, vilket kräver en större tomtstorlek än vad som möjliggörs i gällande detaljplan. Det här avsteget bedöms inte motverka översiktsplanens intentioner och intrånget bedöms inte heller påverka någon bevarandevärd naturmark eller något område för rekreation.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-28
Byggnadsnämndens beslut om godkännande 2025-20-22, BN § 226

Antagandehandlingar

- Plankarta daterad oktober 2025
- Planbeskrivning daterad oktober 2025

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande daterat oktober 2025
- Samrådsredogörelse daterad juni 2025

Beredningsansvariga

Henrik Axelsson, planarkitekt
Johanna Söderholm, planchef

Föredragande

Henrik Axelsson, planarkitekt

Kommunfullmäktiges beslut ska skickas till
detaljplanering@umea.se

Detaljplanering expedierar därefter beslutet till

- Sökanden
- De med kvarstående synpunkter
- Länsstyrelsen

UMEÅ KOMMUN

Granskningsutlåtande

Diarienummer: BN-2022/00198
Datum: 2025-10-02
Handläggare: Henrik Axelsson

Detaljplan för fastigheten
Kökstäppan 1 m.fl
inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Samråd och granskning

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd från den 4 september till den 26 september 2024 samt för granskning från och med den 17 juni till och med den 11 juli 2025. Samrådskrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Nedan redovisas de inkomna synpunkterna. Vissa yttranden har sammanfattats, men kan begäras ut i sin helhet.

LÄNSSTYRELSEN VÄSTERBOTTEN

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för granskning i enlighet med 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Umeå kommun
Postadress: 901 84 Umeå
Besöksadress: Skolgatan 31A
Telefon: 090-16 10 00 (växel)
Webbplats: www.umea.se/kommun

Detaljplanering
Telefon: 090-16 64 90
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/detaljplanering

Detaljplanen överensstämmer inte med översiktsplanen och handläggning sker därmed med utökat planförfarande. Avvikelsen beskrivs och motiveras på ett tillräckligt sätt.

Länsstyrelsens synpunkter – prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN I UMEÅ KOMMUN

Lantmäterimyndigheten har ingen erinran på granskningshandlingarna för Detaljplan för Kökstäppan 1 m.fl., BN-2022/00198.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

SWEDAVIA

Swedavia har granskat nuvarande planförslag och önskar att framföra följande:

Swedavia anser att högsta medgivna höjd över nollplan för samtliga objekt inom planområdet bör regleras.

Flygplatsens hinderytor på platsen medger en höjd upp till 52,4 m ö.h. Planen medger en maximal nockhöjd om 11 m och med nuvarande markläge överstiger detta inte flygplatsens hinderytor. Vid höjning av marknivån eller vid uppförande av uppstickande byggnadsdelar riskerar dock flygplatsens hinderytor att genomträngas. Därför bör hinderfriheten säkerställas genom att nya bestämmelser införs.

Utöver ovan har Swedavia inga övriga synpunkter i denna granskning.

Kommentar

En planbestämmelse med lydelsen: ”Högsta totalhöjd är 52.4 meter över angivet nollplan.” har lagts till inom hela planområdet, med motiveringen att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överskrider Umeå flygplats horisontella hindersyta.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Nämndens synpunkter i samrådet har beaktats på ett tillfredsställande sätt inför granskningsskedet.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

TEKNISKA NÄMNDEN/GATOR OCH PARKER

Trafik och gata har inga synpunkter.

Park och natur har ett medskick från park: Viktigt att det gröna släppet mot Nydalasjön, vid Kv Kålmasken återställs ordentligt för att kunna uppfylla sin funktion som grön korridor/grönt stråk. Viktigt också att i anläggningsskede skydda befintlig naturmark/markvegetation och träd som ska sparas ordentligt. Gäller där avverkning inte redan skett främst Kv Kökstäppan, mot omkringliggande naturmark/skog.

Kommentar

Dessa frågor hanteras inte inom ramen för arbetet med detaljplaner, de hanteras i senare skeden.

UMEÅREGIONENS BRANDFÖRSVAR

Umeåregionens brandförsvar har följande synpunkter på planförslaget.

Tillgänglighet – Insatstid
Eftersom insatstiden överstiger 10 minuter till detta område är utrymning med hjälp av räddningstjänsten inte något alternativ.

Tillgång till brandvatten/brandvattenförsörjning
För att säkerställa möjligheterna att genomföra en effektiv släckinsats i händelse av brand behöver markbrandposter som ger en kapacitet på 600 l/min vid brandplats säkerställas. Om närmaste brandpost är 390 meter från fastighet behöver brandpost kunna leverera minst 900-1000 l/min. Detta är värt att uppmärksamma i planprocessen, så att de blir kända för sökanden i ett tidigt skede. Vad baseras bedömningen på kapaciteten på i dagsläget?

I detaljplanen beskrivs även att brandposterna har tillräcklig kapacitet för släckvatten. *Släckvatten* är det kontaminerade vatten som avrinner efter en släckning. Brandposter levererar *brandvatten*.

Notering avseende skydd mot brandspridning mellan byggnader
Ur brandskyddssynpunkt ska det vara minst 8 meter mellan byggnader för att inte krav på brandteknisk avskiljning ska föreligga. Detta är värt att uppmärksamma i planprocessen, så att de blir kända för sökanden i ett tidigt skede.

Kommentar

Informationen under rubriken Tillgång till brandvatten/brandvattenförsörjning har lagts in i planbeskrivningen, men är inte något som hanteras inom ramen för arbetet med detaljplanen.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

UMEÅ ENERGI

Umeå Energi har inget att erinra avseende fjärrvärme-, fjärrkyla-, el- eller bredbandsledningar.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

VAKIN, VATTEN OCH AVLOPP

Vakin VA har inga synpunkter på aktuellt planförslag.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

VAKIN, AVFALL & ÅTERVINNING, HUSHÅLLSAVFALL

Transportväg för sop- och slambil

Säkerställ att finns ett tillräckligt stort utrymme för sopbilens uppställningsplats och svängradie vid återvinningstationen. Detta gäller även vid soprum.

För hämtning av kommunalt avfall eller avfall under kommunalt ansvar måste transportvägar, mått och anvisningar enligt gällande NOA efterlevas.

Transportvägen ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer, om parkering förekommer måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon kan vägen vara smalare, dock minst 3,5 meter bred. Träd och annan växtlighet får inte inkräkta på vägens bredd eller den fria höjden. Snövallar får inte inkräkta på transportvägens bredd och transportvägen ska vara halkbekämpad vintertid. Längs hela transportvägen, fram till hämtningsfordonets uppställningsplats, ska det vara fri höjd på minst 4,7 meter. Genomfart eller tömning ska av säkerhetsskäl inte ske utanför entréer eller lekplatser. Vid transport, tömning och eventuell vändning ska det vara fri sikt och god framkomlighet.

Genomfart eller vändmöjlighet för sop- och slambil ska finnas. Vändplan ska ha en diameter på minst 18 meter. Alternativ till detta kan vara en vändplats eller en trevägskorsning som möjliggör en T-vändning. Backning ska undvikas på platser och i områden där barn och äldre kan förväntas

befinna sig, exempelvis daghem, skolor, förskolor, servicehem och liknande.

Dragväg

Om hämtningspersonalen drar eller skjuter tunnan från uppställningsplatsen fram till sopbilen ställer detta krav på jämna hårdgjorda ytor utan kanter som snöröjs och halkbekämpas vintertid. Det får inte finnas trottoarkanter, trösklar eller andra ojämnheter som kan påverka avfallshämtarnas arbetsmiljö.

Fettavskiljare

Tömning av fettavskiljare ska ske så ofta att fett inte tillåts följa med avloppsvattnet ut i spillvattennätet, dock minst två gånger per år enligt Umeå kommuns avfallsföreskrifter. Tömning av fettavskiljare görs av Vakin. Vid tömningen av fettavskiljaren ska slangdragningen inte överstiga 10 m ur arbetsmiljösynpunkt för chauffören.

Insamling av förpackningsavfall

Från och med den 1 januari 2024 ska verksamheter lämna sitt utsorterade förpackningsavfall till ett insamlingssystem för verksamheters förpackningsavfall. Du som verksamhetsutövare kan anlita valfri transportör, som har tillstånd att transportera avfall, för att hämta förpackningsavfall som uppstår i din verksamhet och låta köra detta till någon av mottagningsplatserna eller till de marknadsdrivna systemen. Vakin kommer att hämta förpackningar från hushåll från och med 1 januari 2027. De fraktioner som avses utöver mat- och restavfall är pappersförpackningar, plastförpackningar, metallförpackningar, glas, färgat och ofärgat och returpapper.

Kommentar

Ett av syftena med detaljplanen är att skapa förutsättningar för återvinning. Inom fastigheten Nyttoväxten 2 bekräftar detaljplanen befintlig användning återvinning [**E_1**], vilket innebär att detaljplanen inte bedöms medföra någon förändring av förutsättningarna avseende återvinning.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

YTTRANDE 1

Tidigare yttrande, som finns i Samrådsredogörelse kvarstår. Detta utvecklas i nedan yttrande bl a efter svar i juni från Umeå kommun, Samhällsförvaltningen, ang. utomhusytor, som utökas för att klara Boverkets råd.

Förskolan Kålmasken har en placering med byggnaden i söder, nära P-hus, intill gata/trafik och flervånings-bostadshus. Detta ger störningar och skuggig utegård mot norr och går emot Boverkets riktlinjer samt stämmer inte heller med Umeå kommuns råd i funktionsprogram.

Det bekräftas i svar från Utbildningsförvaltningen när man inte kunde yttra sig då Fastighet ej haft någon på utbildningssidan vid möte där läget fastslogs. F ö hade då en flytt från första läge i sydvästra hörnet till sydöstra gjorts, där båda gick emot funktionsprogramråd om läge.

Yttrandet innehåller ett utdrag ur, och hänvisning till, e-brevväxling med Umeå kommun. Enligt yttrandet står här under Lokalklimat: ”placera byggnader i norr”. Under ”Förskolans utformning” anges att ”solstudier genomförts”…”solen skiner”…uppfylla ”krav” om solljus. Men inga solstudier finns för vinterhalvåret, 15/9–15/3, då solen står som lägst, skuggorna är längst och då solljuset behövs som mest och bäst!
Så Umeå kommun behöver införa solstudier hela året om (och görs ibland för bostadshus).

Yttrandet innehåller också bilder, ritningar, situationsplan med vy Nydalasjön/skog, olika sydläge förskola, skuggor och alt ”flex”-förskola, 8 avd. Förskolan Kålmasken i ritning med EN entré/plan, emot råd i funktionsprogram, vilka ej utvärderats mot ritning. Montage av ”Atrium-idé” i ”soligt” läge/byggnad i norr + 8 avd i 2 plan (2 mer).

”Två fastigheter om ca 6 500 m² per fastighet”. Med idag oklart förskolebehov blir ny förskola med fler avd., flexibel utformning och följer råd – mer ekonomisk. Och naturnära läget attraktivare för barn – även för frilufts/sommarförskola. Sedan kan Kålmasken kan göras om för olika samhällsbehov, ”äldrehus”, smålägenheter, etc!

Delvis utegård i norr i förskola på Kökstäppan 1 passar bättre i flytt 90 grader och med 4 avd i 1 plan, även flexibel modell i ”Atriumidé”, kan nuvarande uteplatsbehov klaras…

Kommentar

Förskolans utformning har ännu inte detaljprojekterats och byggnadens placering är inte fastställd. Plankartan låser ingen utformning utan lämnar gestaltningen öppen, förutsatt att kraven på tillräcklig friyta kan tillgodoses. Det finns en placeringsbestämmelse [**p**] som reglerar att huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata eller torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns, i syfte att säkerställa en stadsmässig karaktär och anpassning till omgivningen.

Skuggstudie för fastigheten Kökstäppan 1 omfattar vårdagjämning 20 mars, högsommar 20 juli samt höstdagjämning 23 september. Dessa tidpunkter har valts för att illustrera de tidpunkter som föreslagen bebyggelse

påverkar omkringliggande bebyggelse mest, samt tidpunkter då även annan befintlig bebyggelse skuggar.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Ändringar efter granskning

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- En planbestämmelse med lydelsen: ”Högsta totalhöjd är 52.4 meter över angivet nollplan.” läggs till.
- Redaktionella ändringar.

Planbeskrivningen

- En planbestämmelse med lydelsen: ”Högsta totalhöjd är 52.4 meter över angivet nollplan.” läggs till och motiveras med att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överskrider Umeå flygplats horisontella hindersyta.
- Avsnittet om brandsäkerhet uppdateras med information om markbrandposter.
- Redaktionella ändringar.

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden föreslås godkänna detaljplanen och lämna över den till kommunfullmäktige för antagande.

Kvarstående synpunkter

Nedan listas berörda och sakägare med kvarstående synpunkter vilka ges underrättelse med besvärshänvisning.

Privatpersoner benämns [YTTRANDE 1, osv]. En förteckning över vilka som har lämnat in synpunkter hanteras av Umeå kommun, detta med hänsyn till GDPR.

Kvarstående synpunkter från samrådsskedet

- YTTRANDE 1

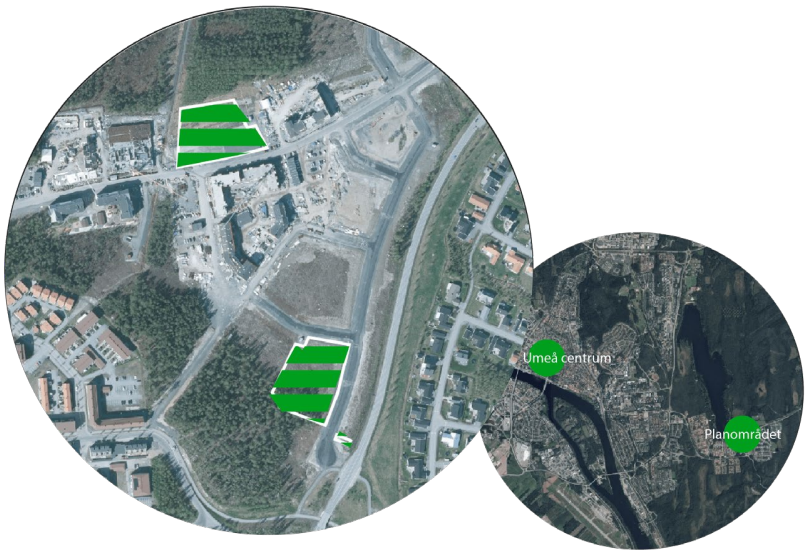
Kvarstående synpunkter från granskningsskedet

- YTTRANDE 1

Detaljplanering, Umeå kommun, oktober 2025

Detaljplan för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl.

inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län



Planbeskrivning – antagandehandling

Oktober, 2025

Diarienummer: BN-2022/00198

Gällande lagstiftning:	**Planbesked:**	**Antagen:**	**Laga kraft:**	**Aktnummer:**
PBL 2010:900 BFS 2020:5 BFS 2020:6 BFS 2020:8	BN § 134 2022-05-18			

Innehållsförteckning

Detaljplaneprocessen 3
Planens syfte 4
Beskrivning av detaljplanen 4
Motiv till detaljplanens regleringar 7
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden 9
Ställningstaganden enligt miljöbalken 13
Planeringsförutsättningar 19
Förändringar och konsekvenser 26
Mark- och vattenanvändning 26
Stads- och landskapsbild 27
Naturmiljö 27
Social miljö 29
Sol- och skuggförhållanden 30
Trafik 31
Geotekniska förhållanden 32
Teknisk försörjning 33
Hälsa och säkerhet 33
Genomförandefrågor 37
Organisatoriska frågor 37
Ekonomiska frågor 37
Lovplikt 38
Fastighetsrättsliga frågor 38
Tekniska frågor 39
Upplysningar 40
Samrådskrets 40
Medverkande 41
Källor 42

Detaljplaneprocessen

Om detaljplaner

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter. Plankartan är bindande vid prövning av exempelvis bygglov. Planbeskrivningen beskriver detaljplanens syfte och hur plankartan ska tolkas.

Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen. En detaljplan kan handläggas med standardförfarande, begränsat standardförfarande, utökat förfarande eller samordnat förfarande. Detaljplaneprocessen för utökat förfarande beskrivs nedan.



Kungörelse

Vid utökat förfarande ska kommunen inför samrådet kungöra förslaget till detaljplan. Kungörelsen ska göras i en ortstidning och anslås på kommunens digitala anslagstavla.

Samråd

Samråd av planförslaget sker med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter. Samrådstiden är minst tre veckor.

Granskning

Planförslaget ska därefter tillgängliggöras för granskning i minst tre veckor. Om detaljplanen antas medföra betydande miljöpåverkan gäller minst 30 dagar granskningstid tillsammans med miljökonsekvensbeskrivning. Granskningen är ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av kommunfullmäktige.

Laga kraft

Om detaljplanen inte överklagas får beslutet att anta detaljplanen laga kraft, vilket innebär att detaljplanen får rättsverkan. Därefter kan genomförandet av detaljplanen påbörjas.

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Beskrivning av detaljplanen

Plandata

Planområdet ligger i Tomtebo, cirka 6 km från Rådhustorget, se figur 1.

Stadsdel: Tomtebo.

Planområdets area: cirka 12 900 m^2.

Avstånd till Rådhustorget: cirka 6 km.

Markägoförhållanden: kommunal ägo.



Figur 1: Ortofoto över planområdet i förhållande till Rådhustorget.

Planens huvuddrag

Detaljplanen bekräftar användningen skola där fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1 utökas, genom att ta i anspråk delar av angränsande naturmark inom fastigheten Tomtebo 2:1, för att säkerställa nödvändig friyta för förskola med sex avdelningar. Även annan typ av verksamhet eller funktioner som inryms inom användningen skola kan bedömas lämpliga. Byggrätten för huvudbyggnad regleras till 900 m^2 byggnadsarea och får uppföras i två våningar med en nockhöjd på 11 meter. Tillhörande komplementbyggnader kan uppföras till en byggnadsarea om 150 m^2 med en nockhöjd på 3,5 meter.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar vars friyta bedöms vara för liten för den andel barn som förskolan är dimensionerad för. Genom att ianspråkta naturmark norr och väster om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn efter planens genomförande blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och där planeras det för en förskola med sex avdelningar. Även här är fastigheten för liten i förhållande till den planerade bebyggelsen då friytan inte blir tillräckligt stor. Genom att ianspråkta naturmark sydväst om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2 efter planens genomförande. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats för att minimera intrång i naturmark med höga värden.

Inom fastigheten Kålmasken 1 bekräftas användningen bostäder. Byggrätten för bostäder är densamma som för skola, vilket kan generera cirka 30 bostäder.

Detaljplanen bekräftar även användningen återvinning inom fastigheten Nyttoväxten 2 och användningen utökas till att även omfatta parkering, för att möjliggöra en mer flexibel användning. Byggnaden får uppföras med en byggnadshöjd på 7,5 meter för att anpassas till intilliggande byggrätt inom fastigheten Nyttoväxten 1.

Högsta totalhöjd inom planområdet är 52,4 meter över nollplanet, för att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överträder Umeå flygplats horisontella hindersyta.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planförslaget inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. Planförslaget bedöms vara förenligt med Länsstyrelsen Västerbottens granskningsyttrande över översiktsplanen. I planarbetet har en behovsbedömning tagits fram med slutsatsen att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats.

Allmän platsmark

Befintlig allmän platsmark inom planområdet utgörs av användningarna natur och natur, våtmark. Naturmarken avses tas i anspråk till förmån för användningsområde skola och bostäder. Planförslaget reglerar således ingen allmän platsmark. I anslutning till planområdet finns allmän platsmark i form av gata, torg och natur.

Kvartersmark

Befintlig kvartersmark inom planområdet är avsedd för skola och bostäder samt återvinning. Detaljplanen reglerar kvartersmark i form av användningen skola, bostäder, återvinning och parkering.

Vattenområde

Planen berörs inte av något vattenområde.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag då planen får laga kraft.

En detaljplan får enligt 4 kap. 39 § plan- och bygglagen (2010:900) inte ersättas, ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Undantag kan göras om det behövs en ny detaljplan på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den ursprungliga planläggningen. Undantag kan även ges för införande av bestämmelser om fastighetsindelning eller vissa rättigheter (exempelvis servitut). Om planen ersätts, ändras eller upphävs under genomförandetiden kan berörda fastighetsägare ha rätt till ersättning av kommunen.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt i enlighet med detaljplanen. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte kan utnyttjas. I övrigt ligger detaljplanen fast och fortsätter gälla till dess att den ersätts, ändras eller upphävs.

Den gällande detaljplanen har pågående genomförandetid, men bedöms kunna upphävas och ersättas i de delar som planförslaget omfattar. Detta då det inte påverkar någon berörd fastighetsägare negativt och då det finns ett behov av att utöka fastigheternas storlek för att skapa förutsättningar för friyta för förskola med sex stycken avdelningar.

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande eftersom förslaget till detaljplan inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. Mer ingående information finns under avsnittet *Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg.*

Planhandlingar

- Plankarta.
- Planbeskrivning.

Underlag

- Undersökning av betydande miljöpåverkan, december 2022.
- Samrådsredogörelse, juni 2025.
- Granskningsutlåtande, oktober 2025.
- Grundkarta, april 2025.
- Fastighetsförteckning, april 2025.

Motiv till detaljplanens regleringar

Kvartersmark

Nedan redogörs motiven till regleringen av kvartersmark i aktuell detaljplan.

Användningsbestämmelser för kvartersmark

B - Bostäder

Motiv: Område avsatt för bostäder med syfte att möjliggöra för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet, med stöd av 2 kap. 3 § 5 plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

E_1 - Återvinning

Motiv: Område avsatt för återvinning med syfte att möjliggöra för avfallshantering, med stöd av 2 kap. 5 § 3 PBL.

P - Parkering

Motiv: Område avsatt för parkering med syftet att möjliggöra för en förlängning av det parkeringshus som är möjligt att uppföra inom fastigheten Nyttoväxten 1, med stöd av 2 kap. 5 § 3 PBL.

S - Skola

Motiv: Område avsatt för skola. Syftet är att möjliggöra för skolverksamhet inom området. I användningen ingår till exempel förskola, fritidshem, grundskola, gymnasieskola, högskola, universitet och övrig vuxenutbildning. Även idrottshall, matsal, bibliotek, personalkontor, skolgård och parkering som hör till skolverksamheten ingår. Regleras för att möjliggöra för den här typen av samhällsservice, med stöd av 2 kap. 5 § 3 PBL.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Höjd på byggnadsverk

h_1 - Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 11,0 meter.

Motiv: Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 11,0 meter med syfte att skolbyggnaden inte ska dominera stadsbilden och för att säkerställa en gårdsmiljö med goda ljusförhållanden. Regleras med hänsyn till stadsbilden, med stöd av 2 kap. 6 § 1 plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

h_2 - Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 3,5 meter.

Motiv: Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 3,5 meter med syfte att säkerställa att komplementbyggnader inte blir dominerande i stadsbilden och för att säkerställa en gårdsmiljö med goda ljusförhållanden. Regleras med hänsyn till stadsbilden, med stöd av 2 kap. 6 § 1 PBL.

h_3 - Högsta byggnadshöjd är 7,5 meter.

Motiv: Högsta byggnadshöjd är 7,5 meter med syfte att anpassa höjden till intilliggande byggrätt för parkering inom fastigheten Nyttoväxten 1. Regleras med hänsyn till stadsbilden, med stöd av 2 kap. 6 § 1 PBL, och för att främja en ändamålsenlig struktur, med stöd av 2 kap. 3 § 1 PBL.

Högsta totalhöjd är 52,4 meter över nollplanet.

Motiv: Högsta totalhöjd är 52,4 meter över nollplanet med syfte att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överskrider Umeå flygplats horisontella hindersyta. Regleras med hänsyn till behovet av en god trafikmiljö, med stöd av 2 kap. 6 § 6 PBL.

Markens anordnande och vegetation

n_1 - Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk.

Motiv: Regleras för att inte påverka Lillbergets naturvärden mer än marginellt. I syfte att främja en långsiktigt god hushållning med mark och goda miljöförhållanden i övrigt, med stöd av 2 kap. 3 § 3 PBL.

n_2 - Endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt parkering för hämta/lämna får anordnas.

Motiv: Endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt parkering för hämta/lämna får anordnas inom kvartersmark för skola, med syfte att begränsa antalet parkeringsplatser till förmån för friyta. Regleras för att främja en ändamålsenlig struktur, med stöd av 2 kap. 3 § 1 PBL, och med hänsyn till behovet av att det inom områden med sammanhållen bebyggelse finns lämpliga platser för lek och annan utevistelse, med stöd av 2 kap. 7 § 4 PBL.

Placering

p - Huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata eller torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns.

Motiv: Huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns. Syftet är att säkerställa en stadsmässig karaktär och anpassning till omgivningen. Regleras med hänsyn till stadsbilden, med stöd av 2 kap. 6 § 1 PBL.

Utförande

b - Minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig.

Motiv: Minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig med syftet att säkerställa yta för dagvattenhantering i enlighet med tidigare utförd dagvattenutredning. Regleras för att främja en långsiktigt god hushållning med mark och vatten, med stöd av 2 kap. 3 § 3 PBL.

Utnyttjandegrad

e_1 - Största byggnadsarea är 900 kvadratmeter för huvudbyggnad.

Motiv: Största byggnadsarea är 900 m^2 för huvudbyggnad. Syftet är att reglera skalan på tillkommande bebyggelse för att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Regleras med hänsyn till behovet av att det inom områden med sammanhållen bebyggelse finns lämpliga platser för lek och annan utevistelse, med stöd av 2 kap. 7 § 4 PBL.

e_2 - Största byggnadsarea är 150 kvadratmeter för komplementbyggnader.

Motiv: Största byggnadsarea är 150 m^2 för komplementbyggnad. Syftet är att reglera skalan på tillkommande bebyggelse för att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Regleras med hänsyn till behovet av att det inom områden med sammanhållen bebyggelse finns lämpliga platser för lek och annan utevistelse, med stöd av 2 kap. 7 § 4 PBL.

Ändrad lovplikt

a - Marklov krävs även för fällning av träd.

Motiv: Marklov krävs även för fällning av träd. Syftet är att inte påverka Lillbergets naturvärden mer än marginellt. Regleras för att främja en långsiktigt god hushållning med mark och goda miljöförhållanden i övrigt, med stöd av 2 kap. 3 § 3 PBL.

Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden

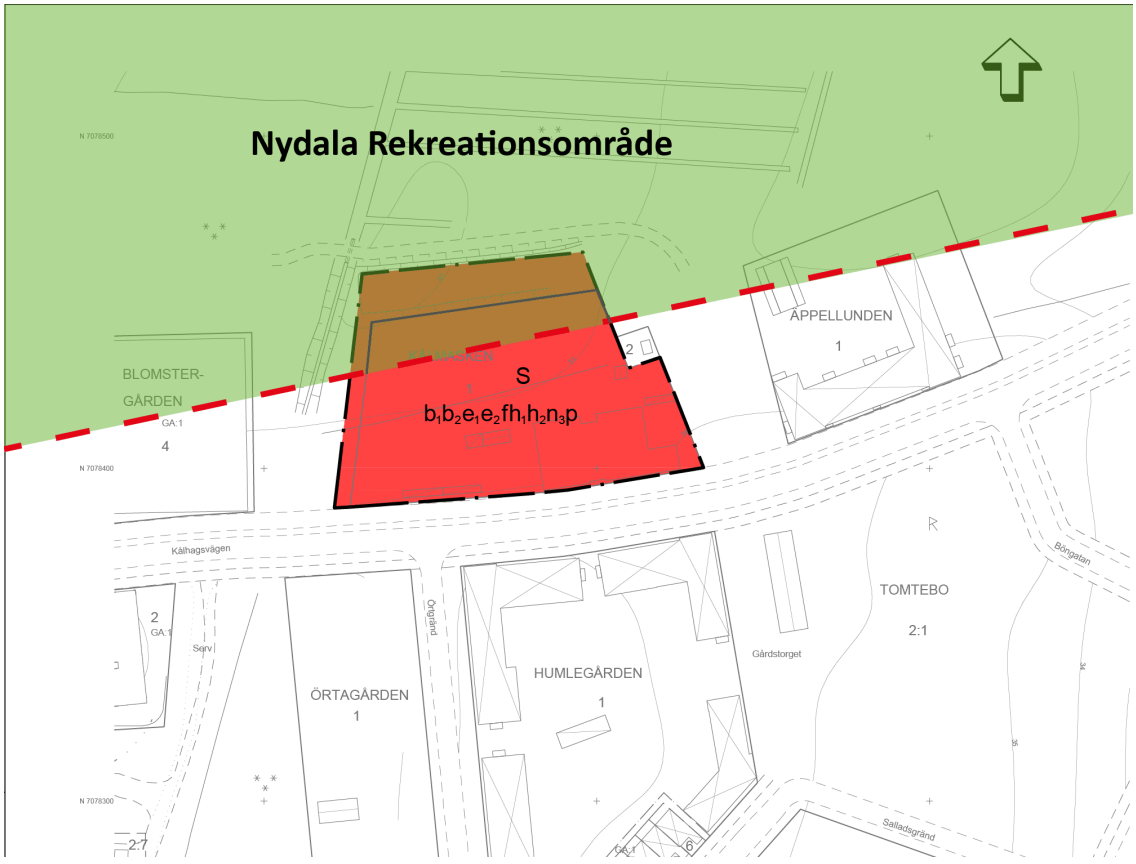
Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

Planområdet omfattas av gällande översiktsplan Fördjupning för Umeå (Umeå kommun. *Fördjupning för Umeå.* Antagen av Kommunfullmäktige år 2011. Aktualitetsförklarad år 2018) och Fördjupning för Nydala (Umeå kommun. *Fördjupning för Nydala.* Antagen av

Kommunfullmäktige år 2012). Den fördjupade översiktsplanen för Nydala (Umeå kommun, 2012) gäller överordnat den fördjupade översiktsplanen för Umeå (Umeå kommun, 2018). I fördjupningen för Umeå (Umeå kommun, 2018) behandlas strategier för Umeås framtida tillväxt, till exempel bebyggelseutveckling, infrastruktur och grönstruktur, på en övergripande nivå.

Planområdet är till stora delar utpekat som bebyggelseområde i fördjupningen för Nydala (Umeå kommun, 2012). Den nu gällande detaljplanen innebar avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning. Syftet med avsteget var att skapa förutsättningar för en lämplig struktur och bebyggelsemiljö som lever upp till översiktsplanens riktlinjer i Fördjupning för Nydala (Umeå kommun, 2012). Avsteget innebar att mark som är utpekat för rekreation tas i anspråk för bebyggelse. I det nu aktuella planförslaget innebär utökningen av fastigheten Kålmasken 1 ytterligare ett avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning, där mark som är utpekad för rekreation tas i anspråk för att möjliggöra för ytterligare kvartersmark, se figur 2. Syftet med det här avsteget är att skapa förutsättningar för en förskola med sex avdelningar, vilket kräver en större tomtstorlek än vad som möjliggörs i gällande detaljplan. Det här avsteget bedöms inte motverka översiktsplanens intentioner och intrånget bedöms inte heller påverka någon bevarandevärd naturmark eller något område för rekreation.



Figur 2: Utökningen av fastigheten Kålmasken 1 och förhållandet till Fördjupning för Nydala. Med röd linje illustreras fördjupningens gränser för Nydalas rekreationsområde och grå heldragen linje visar tidigare avsteg.

Detaljplaner

Planområdet omfattas av detaljplan för fastigheten Tomtebo 1:1 och del av Tomtebo 2:1 (2480K-P2019/23), lagakraftvunnen år 2019, som omges av flertalet andra detaljplaner samt icke planlagd mark, se Figur 3. Genomförandetiden är 10 år.

Detaljplanen anger att fastigheten Kökstäppan 1 får bebyggas med skola med en högsta byggnadshöjd av 12 meter. Fastigheten Kålmasken 1 får bebyggas med skola eller bostäder med en högsta byggnadshöjd av 15 meter. Byggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns och byggnadens huvudfasad ska placeras i fond mot gata. Minst 50 % av cykelparkering anordnas väderskyddat. Utrymme för underhåll/reparation av cykel ska iordningsställas vid uppförande av bostäder, gäller ej gruppbostad. Det råder inget parkeringsförbud vid uppförande av skola och planbeskrivningen anger att besöksparkering får anordnas på skolans mark. Fastigheten Nyttoväxten 2 är avsedd för återvinning.



Figur 3: Gällande detaljplan i grönt område och aktuella plangränser visas med vit linje.

Planbesked

Planbesked är ett kommunalt beslut som lämnas för att formellt meddela om kommunen tänker inleda eller inte inleda planläggning. Planbeskedet är inte bindande och kan inte överklagas. Kommunen kan också inleda planläggning utan att planbesked lämnats.

Byggnadsnämnden beslutade 2022-05-18 §134 att inleda planläggning för fastigheterna Kökstäppan 1, Kålmasken 1 och del av Tomtebo 2:1.

Undersökning av miljöpåverkan

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Planförslaget ska genomgå en undersökning enligt sjätte kapitlet i miljöbalken (1998:808) och 5 § miljöbedömningsförordningen (2017:966), där omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan ska identifieras. Om undersökningen resulterar i att en betydande miljöpåverkan kan antas ska planförslaget utredas i en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. En MKB ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få. Det som framkommer i en MKB ska integreras i planarbetet och handlingen ska samrådas i samband med planprocessen.

Enligt kommunens bedömning kan detaljplanens genomförande inte antas innebära en betydande miljöpåverkan, varför ingen MKB har upprättats.

Behovsbedömningen grundas på bifogad genomgång av planens miljöpåverkan. Genomgången visar ingen anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Vid sammanvägning av faktorer med risk för inverkan bedöms inverkan inte heller vara jämförbar med betydande miljöpåverkan.

- Det finns inte anledning att anta att planen medför påverkan på riksintresse.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför betydande påverkan på Natura 2000-område.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför att miljökvalitetsnorm kommer att överskridas.
- Det finns inte anledning att anta att planen äventyrar eller hindrar uppfyllande av kvalitetskraven för någon vattenförekomst.

Länsstyrelsen Västerbotten har tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning kring viktiga aspekter att belysa i planarbetet framöver samt vikten av barns tillgång till friyta för varierande lek och utevistelse.

Beslutet fattades den 3 december 2022 och fanns offentliggjort på kommunens anslagstavla från den 16 december 2022 till den 6 januari 2023.

Kommunala beslut i övrigt av betydelse för detaljplanen

- Kollektivtrafikprogram (Kollektivtrafikprogram för Umeå kommun. Beslutat av kommunfullmäktige 2021-10-25). År 2025 ska 65 procent av Umeåbornas resor ske genom kollektivtrafik, cykel eller till fots. Kollektivtrafikprogrammet pekar ut riktning och åtgärder för tillgänglig och förbättrad kollektivtrafik i takt med att Umeå kommun växer.

- Cykeltrafikprogram (Cykeltrafikprogram för Umeå. Beslutat av kommunfullmäktige 2018-06-18.) Programmets mål är att öka andelen resor som görs med cykel samt att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras.
- Anvisningar för avfallshantering och återvinning (Anvisningar för avfallshantering och återvinning. Utfärdad november 2023. Vatten och Avfallskompetens i Norr AB). Råd och anvisningar vid ny- och ombyggnad av plats för avfallshämtning av alla avfallsslag som uppkommer i hushållen. Dessa säkerställer att avfallshanteringen ska kunna hanteras med framkomlighet för hämtningsfordon och hämtningspersonal.
- Parkeringsnorm (Parkeringsnorm för Umeå kommun. Godkänd av byggnadsnämnden 2017-12-13. Antagen av kommunfullmäktige 2018-03-26. Reviderad av byggnadsnämnden 2024-05-22). Genom parkeringsnorm anger kommunen det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras fastigheten vid ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning. Parkeringsbehovet ska tillgodoses på ett hållbart och godtagbart sätt samt bidra till att främja minskat bilanvändande. Hur parkeringsbehovet ska lösas redovisas vid ansökan om bygglov, där den vid tidpunkten gällande parkeringsnormen tillämpas.
- Dagvattenprogram (Dagvattenprogram för Umeå. Beslutat av kommunfullmäktige 2022-01-31). Programmet slår fast hur dagvattnet ska hanteras i takt med kommunens fortsatta tillväxt, utan att medborgare och omgivande miljö ska påverkas negativt.

Ställningstaganden enligt miljöbalken

Hushållningsbestämmelser

När kommunen arbetar med att ta fram en ny detaljplan ska hushållningsbestämmelserna i tredje och fjärde kapitlen i miljöbalken (1998:808) tillämpas. Enligt miljöbalkens tredje kapitel ska mark- och vattenområden användas för det ändamål för vilka de är mest lämpade, utifrån deras nuvarande användning eller potentiella framtida användning. Företräde ska ges åt sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Mark- och vattenanvändningarna som skyddas av tredje kapitlet i miljöbalken utgör både bevarandeintressen och mark eller vatten som är lämpliga för en viss typ av exploatering. I den paragraf som berör naturvård, kulturmiljö och friluftsliv finns ett tillägg om att skydda fysisk miljö i övrigt. Detta tillägg syftar på att planeringen ska hushålla även med den bebyggda miljön och landskapsbilden.

Användningsområden som skyddas av hushållningsbestämmelserna är

- mark- och vattenområden som anses vara särskilt ekologiskt känsliga.
- mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse på grund av deras naturvärden, kulturvärden eller för friluftslivet. Även behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter ska beaktas.

Vissa av ovan nämnda mark- och vattenanvändningar utgör även riksintressen och ska skyddas särskilt.

Inom planområdet finns inga mark- eller vattenområden som anses vara särskilt ekologiskt känsliga, men markområdet bedöms vara en sådan miljö i övrigt som har betydelse på grund av dess naturvärde, det rörliga friluftslivet och det faktum att det är ett sammanhängande grönområde i tätort.

Grönstrukturen i området är bland annat planerad utifrån ett säkerställande av grönt stråk mellan Lillberget och Nydalasjön samt för att säkra och förstärka de gröna kopplingar som finns till omgivande natur- och rekreationsområden.

Norr om befintlig och planerad bebyggelse finns blandade naturmiljöer med varierande naturvärden bestående av igenväxande åkermark, löv- och barrskog. Inom naturmarken planeras ett upplyst gångstråk för att öka allmänhetens tillgång till naturen.

Lillberget, som ligger sydväst i området, består av gammal naturskogsliknande barrskog och bedöms inneha höga naturvärden till följd av att dess struktur främjar biologisk mångfald. Lillberget är också ett utflyktsmål och används som fritidsskog för närområdet. På berget planeras ett nytt utflyktsmål i form av en upplyst pulkabacke.

Detaljplanen innebär att en mindre del av grönområdet på Lillberget omvandlas till kvartersmark för skola. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats så att intrånget i naturmark med höga värden minimeras.

Detaljplanen innebär även att en del av naturområdet i norr ianspråktas för skola samt bostäder. Även där säkerställs allmänhetens tillgång till naturområde då de gröna passagerna kvarstår.

Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (1998:808) i form av Umeå flygplats influensområde med hänsyn till flyghinder. Detta innebär att hänsyn behöver tas för säker in- och utflygningszon.

För detaljplaner innebär det att höga anläggningar såsom vindkraftverk, master, torn och andra byggnader (även ventilationshuvar, master, hisstoppar på byggnader etc.) kan behöva regleras med en högsta totalhöjd inom flygplatsens horisontella hinderyta.

Flygplatsens hinderytor på platsen medger en höjd upp till 52,4 meter över nollplanet. Detaljplanen reglerar att högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 11,0 meter. Med nuvarande markläge överskrider detta inte flygplatsens horisontella hinderytor. Vid höjning av marknivån eller vid uppförande av uppstickande byggnadsdelar riskerar dock flygplatsens horisontella hinderytor att överskridas. Med anledning av detta regleras den högsta totalhöjden inom planområdet till 52,4 meter över nollplanet.

Om det under byggnation krävs att hinderytan överskrids när byggkranar ställs upp ska byggherren, innan byggstart, kontakta flygplatsens flygsäkerhetskoordinator för samordning.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer, MKN, är ett juridiskt bindande styrmedel vars syfte är att komma till rätta med miljöpåverkan från mer diffusa utsläppskällor såsom trafik och jordbruk. En MKN kan anges som en halt eller ett värde (högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas. Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att en norm överträds.

MKN kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljökvalitetsmålen. Det finns idag MKN för olika föroreningar i utomhusluften (2010:477), för olika parametrar i vattenförekomster (2004:660), för olika parametrar i havsmiljön (2010:1341), för olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (2001:554) samt för omgivningsbuller (2004:675).

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna, MKN, för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön genom att ange föroreningsnivåer som inte får överskridas (gränsvärden) och nivåer som inte bör överstigas (riktvärden) och dessa regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477).

Det finns svenska MKN för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly.

Luftkvalitetsproblem i svenska städer i relation till normer är främst kopplat till trafiken och då i form av kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM10).

I delar av centrala Umeå överskrids gränsvärdena för luftföroreningar (kvävedioxid). Kommunen arbetar därför med ett åtgärdsprogram för att uppfylla normen, med syftet att uppfylla miljökvalitetsnormen som anger lägsta godtagbara miljökvalitet.

Tillkommande trafik i och med detaljplanens genomförande bedöms inte innebära betydande luftutsläpp som leder till att MKN riskerar att överskridas.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Vattenmyndigheterna har det övergripande ansvaret att se till att EU:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet) genomförs i Sverige. Grundvatten, sjöar, vattendrag och kustvatten har delats in i vattenförekomster för vilka bedömning har skett när det gäller vilken ekologisk, kemisk eller kvantitativ status som vattnet har och vilka krav som ställs för att kunna upprätthålla och förbättra denna status.

Bottenvikens vattendistrikt

Bottenvikens vattendistrikt är Sveriges nordligaste vattendistrikt och omfattar hela Norrbottens län samt större delen av Västerbottens län. Länsstyrelsen i Norrbottens län har

utsetts till vattenmyndighet i distriktet. Vattendistriktet beslutade i december 2016 om (nya) miljökvalitetsnormer MKN, åtgärdsprogram och förvaltningsplan för åren 2016–2021. Beslutade MKN innebär kortfattat att alla ytvattenförekomster ska uppnå eller behålla hög eller god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus samt att alla grundvattenförekomster ska uppnå eller behålla god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus (om inte undantag har meddelats). Yt- och grundvattenstatusen får generellt inte försämras.

Inget av distriktets vatten uppnår god kemisk status till följd av storskalig och långväga spridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE, används bland annat som flamskyddsmedel), vilka sprids till miljön via läckage från varor, avfallsupplag med mera. Bortsett från dessa är det ett femtiotal vattendrag, sjöar och kustvatten som inte uppnår god kemisk status på grund av påverkan från olika tungmetaller och tributyltenn (TBT).

Vattenkvaliteten är överlag god inom distriktet, men vissa utmaningar finns att särskilt ta hänsyn till i samband med samhällsutvecklingen:

- Fysiska förändringar, exempelvis utvinning av energi, vägar, ökad produktionen inom jord- och skogsbruk som påverkar vattnen negativt. Fysisk påverkan är den vanligaste orsaken till att god ekologisk status inte nås i distriktet.
- Bearbetning, schaktning och dikning av sulfidjordar som gör att sulfidmineralen oxiderar i kontakt med syre. Vid oxidering av sulfidmineral sänks markens surhetsvärde pH, vilket medför att metaller utlakas och kan spridas till vattendrag.
- Storskalig påverkan från areella näringar, exempelvis genom gödsling, utdikning, ökad solinstrålning vid avverkning samt effekter från körskador i marken.
- Läckage av metaller från avslutad och pågående gruvverksamhet.
- Vattentäkter som saknar vattenskyddsområde eller där föreskrifter och skyddsområdets avgränsningar behöver revideras. I Bottenvikens vattendistrikt är det bara drygt 10 % av de allmänna vattentäkterna som har fullgott skydd.

Nuvarande status för berörda vattenförekomster

Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att statusen försämras för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk och kemisk).

Detaljplaneområdet avvattnas mot Tavlefjärden via Tomtebobäcken och Holmsjöbäcken.

Planområdet är beläget ungefär fyra kilometer uppströms Tomtebobäckens sammanflöde med vattenförekomsten Holmsjöbäcken. Efter det är det en kilometer kvar av Holmsjöbäcken innan Tavlefjärden. Tomtebobäcken rinner till största delen genom skogsmark, med inslag av våtmark. Den nedersta tredjedelen utgörs däremot av jordbruksmark och här är bäckmiljön påverkad av uträtning för jordbruksändamål. I anslutning till stadsdelen Tomtebo rinner bäcken genom den anlagda Sagotjärnen.

I den dagvattenutredning som sedan tidigare finns för området (WSP, 2017) finns några fördröjande åtgärder beskrivna. Det finns också information om förändringar av läge för trumma under vägen, tillagda ytor för dagvattenhantering i norra delen av den nu gällande

detaljplanens planområde, en redovisning av rinnvägar och att dagvattnet leds om norr om den nu gällande detaljplanens planområde innan det fortsätter ner mot Sagotjärnen. Enligt den komplettering av dagvattenutredningen som gjordes 2017 föreslås ett antal fördröjnings- och reningsåtgärder, såsom gröna tak, svackdiken, torra dammar, växt- och regnbäddar, genomsläppliga ytor, skelettjordar, stenkistor och nedsänkta stråk. Enligt det ursprungliga dagvattenutredningsdokumentet föreslås en kombination av några av dessa olika åtgärder, som tillsammans har kapacitet att fördröja ner till en nivå så att dagvattenflödet ut till Sagotjärnen inte ökar jämfört med nuläget.

Kommunen bedömer, med dessa föreslagna åtgärder och med reglering genom planbestämmelse, att minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig [**b**], att genomförandet av detaljplanen inte kommer medföra att statusen försämras för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk eller kemisk) för vattenförekomsterna nedströms planområdet (Holmsjöbäcken och Tavlefjärden).

Detaljplanen innebär en utökning av fastighetstorleken för de två fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1 genom att ta naturmark i anspråk. Totalt möjliggörs att fastigheterna kan ökas med 2 400 m^2 för att uppnå två fastigheter på cirka 6 500 m^2 styck. Den största delen av denna tillkommande yta utgörs av gårdsmiljö och lekytor för barn. På grund av att det rör sig om en begränsad yta naturmark som övergår till kvartersmark i form av skolgård eller friyta bedöms inte föroreningar och näringsbelastningen öka nämnvärt i dagvattnet. Reningskapacitet på sträckan mellan planområdet och vattenförekomsten Holmsjöbäcken bedöms dessutom vara så hög att den utan problem klarar eventuella tillkommande föroreningar som planförslaget medför. Delavrinningsområdet uppströms Holmsjöbäcken utgörs av 887 hektar. Sammantaget innebär planförslaget att 0,38 hektar naturmark omvandlas till kvartersmark. Detta motsvarar mindre än en halv promille av delavrinningsområdet.

Nuvarande status och miljökvalitetsnormer, MKN, för berörda vattenförekomster redovisas i tabell nedan. (www.viss.lansstyrelsen.se, hämtad: 2024-03-28**).** Informationen är hämtad från Vatteninformationssystem i Sverige, VISS. VISS är en databas som utvecklats av vattenmyndigheterna och länsstyrelserna i samverkan med Havs- och vattenmyndigheten. VISS innehåller information om Sveriges större sjöar, vattendrag, grundvatten och kustvatten.

Inom och i anslutning till detaljplaneområdet finns Tomtebobäcken (NW708463-172518) som är ett övrigt vatten registrerat i VISS.

Vattenförekomst	EU-CD	Ekologisk Nuläge	Kemisk Nuläge	MKN Ekologisk status/mål	MKN Kemisk status/mål	Miljöproblem
Ytvattenförekomst (vattendrag) Holmsjöbäcken	SE708216-172556	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027	God kemisk ytvattenstatus	Belastning av näringsämnen till följd av urban utbredning, jordbruk, skogsbruk. Morfologiska förändringar och kontinuitet. Läckage av metaller p.g.a. markavvattning av sura sulfatjordar.
Ytvattenförekomst (kustvatten) Tavlefjärden	SE637640-204160	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2039	God kemisk ytvattenstatus 2027 med undantag av kvicksilver/ kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter.	Belastning av näringsämnen till följd av urban markanvändning, enskilda avlopp, jord- och skogsbruk. Bristande konnektivitet genom dammar/ barriärer. Avvattning och uträtning av vattendrag för jord- och skogsbruksändamål.

Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

Umeälvens mynning (30 km) är en utpekad vattenförekomst med fisk- eller musselvatten enligt Naturvårdsverkets förteckning (NFS 2002:6).

Vattenförekomsten bedöms inte beröras av detaljplanens genomförande.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormer för buller bygger på ett EG-direktiv för buller som infördes i svensk lagstiftning i förordning om omgivningsbuller (2004:675). Enligt förordningen ska omgivningsbuller kartläggas och åtgärdsprogram upprättas för vägar och järnvägar inom kommuner med fler än 100 000 invånare eller från vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år. Därtill ska strategiska bullerkartor tas fram som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. Med förordningen infördes även en miljökvalitetsnorm, MKN, för buller. Målet är att sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.

Kommunen och myndigheter ansvarar för att MKN följs, men det fråntar inte verksamhetsutövare att genom sin egenkontroll sträva efter att begränsa bullerstörningar. Som en del i arbetet med att uppnå MKN för buller har Umeå kommun antagit ett åtgärdsprogram mot buller för år 2019–2023 som innefattar buller från vägtrafik, järnvägstrafik, flygtrafik och viss industriell verksamhet. Ett nytt åtgärdsprogram för buller är under framtagande. Syftet med åtgärdsprogrammet är att förbättra ljudmiljön och minska antalet boende som är exponerade för buller genom att vidta åtgärder som leder till att ljudmiljön förbättras. Syftet är också att vidareutveckla former för ett strukturerat och kontinuerligt arbete med ljud- och bullerfrågor i kommunen.

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och broar, exempelvis dimensionering, hastighetsbegränsning, skick, slitage och bullerskyddsåtgärder på och längs statliga vägar. Trafikverket ska, på samma sätt som kommunen enligt kraven i förordning om omgivningsbuller (2004:675), kartlägga omgivningsbuller från vissa vägar. Kommunen för en kontinuerlig dialog med Trafikverket i dessa frågor.

För mer information, se rubrik *Hälsa och säkerhet – Buller*.

Planeringsförutsättningar

Under respektive rubrik i detta avsnitt beskrivs förutsättningarna på platsen.

Mark- och vattenområden

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och befintlig detaljplan reglerar användningsområdet skola. Fastigheten har mindre nivåskillnader och skogen är avverkad.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola i sex avdelningar och befintlig detaljplan reglerar användningsområdena skola och bostäder. Fastigheten har mindre nivåskillnader.

Berörda delar av fastigheten Tomtebo 2:1 består av olika typer av naturmark med varierande höjdskillnader och regleras i befintlig detaljplan som natur och natur våtmark.

Fastigheten Nyttoväxten 2 är obebyggd och befintlig detaljplan reglerar användningsområdet återvinning. Skogen är avverkad.

Stads- och landskapsbild

Planområdet ligger i stadsdelen Tomtebo inom området som benämns Tomtebo gård, som ännu inte är helt färdigbyggt, vilket innebär att området som helhet inte har en tydlig avläsbar karaktär. Gatunätet, ett flertal flerbostadshus, ett parkeringshus och en förskola är uppförda och arbetet pågår med att färdigställa torg och grönstråk. Området kommer att förtätas ytterligare med flerbostadshus, gruppboende, förskola och parkeringshus. Även inslag av centrumverksamhet kan förekomma.

Bebyggelsen inom Tomtebo gård är 3–5 våningar och ska placeras mot gata för att åstadkomma skyddade innergårdar och liv mot gatan. Kulör- och materialval regleras inte i gällande detaljplan och det finns en stor variation i de uppförda kvarteren.

Kulturmiljö

Det finns ingen utpekad kulturmiljö eller andra värdefulla byggnader inom planområdet eller i dess närhet.

Naturmiljö

Inom planområdet finns planlagd naturmark och kvartersmark. I direkt anslutning till planområdet finns naturområden med varierande naturvärden. Den gröna infrastrukturen bedöms vara viktig ur flera aspekter såsom rekreation och stadsnära besöksmål.

Lillberget, som ligger sydväst i området, består av gammal naturskogsliknande barrskog och bedöms inneha höga naturvärden till följd av att dess struktur främjar biologisk mångfald. Trädens storlek varierar men de flesta större träden har en bröstdiameter på cirka 20 cm då tillväxten begränsas av den karga hällmarken på berget. På Lillberget planeras en pulkabacke som en del i utvecklingen av naturområdet.

Norr om planområdet finns blandade naturmiljöer med varierande naturvärden bestående av igenväxande åkermark, löv- och barrskog. I direkt anslutning till planområdet planeras ett upplyst gångstråk för att öka allmänhetens tillgång till en naturnära upplevelse.

Social miljö

Rekreation och friytor

För bostäder, lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det enligt åttonde kapitlet plan- och bygglagen (2010:900) inom fastigheten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta, det vill säga utemiljöer som är lämpliga för lek och utevistelse. I friytan inräknas inte ytor avsedda för byggnader eller trafikanläggningar, exempelvis cykel- och bilparkering eller angöringsväg. Takterrasser har begränsad tillgänglighet och betraktas därför som kompletterande ytor och kan därmed bara delvis ingå i friytan. Om det inte finns tillräckliga utrymmen att ordna både friyta och parkering ska friyta anordnas i första hand.

Friytan bör kännetecknas av varierande terräng- och vegetationsförhållanden, goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet. Vid placering och anordnande av friytan bör särskilt beaktas friytans tillgänglighet, säkerhet och förutsättningarna för att friytan kan användas till lek, rekreation samt fysisk och pedagogisk aktivitet för den verksamhet som friytan är avsedd för.

I enlighet med Boverkets allmänna råd om friyta (BFS 2015:1 FRI) ska den planerade utemiljön för skolverksamhet vara:

- Rymlig med varierande terräng- och vegetationsförhållanden.
- Anpassad så att den ger goda sol- och skuggförhållanden.
- I direkt anslutning till den planerade skolbyggnaden.
- Anpassad till skolans verksamhet.
- Placerad så att barn och eleverna i den planerade skolan självständigt kan ta sig mellan skolbyggnaden och utemiljön.

Förutom det allmänna rådet har Boverket även tagit fram en rapport (Boverket och Movium, *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*, 2015) där det rekommenderas en friyta på 40 m^2 per barn i förskolan och 30 m^2 per barn i grundskola. Rapportens rekommendation av friytans minsta storlek är 3000 m^2, oavsett antal barn. Detta beror på att en barngrupp bedöms behöva minst 3000 m^2 sammanhängande yta för att utveckla lek och socialt samspel.

Barnperspektiv

Barn och unga under 18 år utgör en femtedel av Sveriges befolkning. De har inte rösträtt, inte körkort och är beroende av vuxnas engagemang och arbete för att deras livsvillkor ska bli så bra som möjligt. Hur vi planerar, utformar och förvaltar den byggda miljön har stor betydelse för barns och ungas livsmiljöer. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen svensk lag. Det ökar behovet av fokus på arbetet med barns rättigheter i fysisk planering och stadsutveckling. Enligt barnkonventionen är barn självständiga individer och de ska ges möjlighet att medverka och få sina behov tillgodosedda i den fysiska planeringen. Att miljöer och lämpliga ytor är tillgängliga, upplevs trygga och är av god kvalitet främjar barns utveckling och är viktiga komponenter för barns uppväxt.

Fastigheten Kålmasken 1 angörs via Kålhagsvägen och fastigheten Kökstäppan 1 angörs via Lillbergsvägen. Lokalgatorna är utformade för låga hastigheter och utan genomfartstrafik vilket medför relativt låga trafikflöden. Längs gatorna finns gångbana på ena sidan och separerad gång- och cykelbana på andra sidan. Utformningen av gaturummet bidrar till en tryggare trafikmiljö för fotgängare och cyklister, inbegripet barn. För mindre barn finns det goda möjligheter att gå och cykla mellan bostaden och förskolorna i området och för större barn går det med enkelhet att cykla till grundskolan i närbeläget område.

Gårdar i området fredas från fordonstrafik då det anordnas gemensamma parkeringslösningar. I området finns det gott om gröna rekreationsmöjligheter.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

Att känna sig trygg och kunna röra sig fritt är en demokratisk rättighet för alla människor. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt, inom rimliga kostnader. Hinder för tillgänglighet kan, beroende på vem du är, finnas i allt från den fysiska miljön till platsens upplevda trygghet. Det är viktigt att identifiera aspekter som kan skada tillgängligheten för vissa för att skapa rum för så många som möjligt.

Byggnader och lokaler ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Nybyggda entréer ska vara tillgängliga och angöringsavstånden får inte överstiga 25 meter. Markplaneringen ska utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter som entréer mm. utan hinder.

Planområdet befinner sig i ett område under utbyggnad där gatunätet är färdigt, vilket innebär att framtida exploateringar ska anpassas till gatans nivå. Området är relativt plant med mindre nivåskillnader, vilket ger förutsättningar för god tillgänglighet för människor att ta sig till och från planområdet.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd med mindre nivåskillnader.

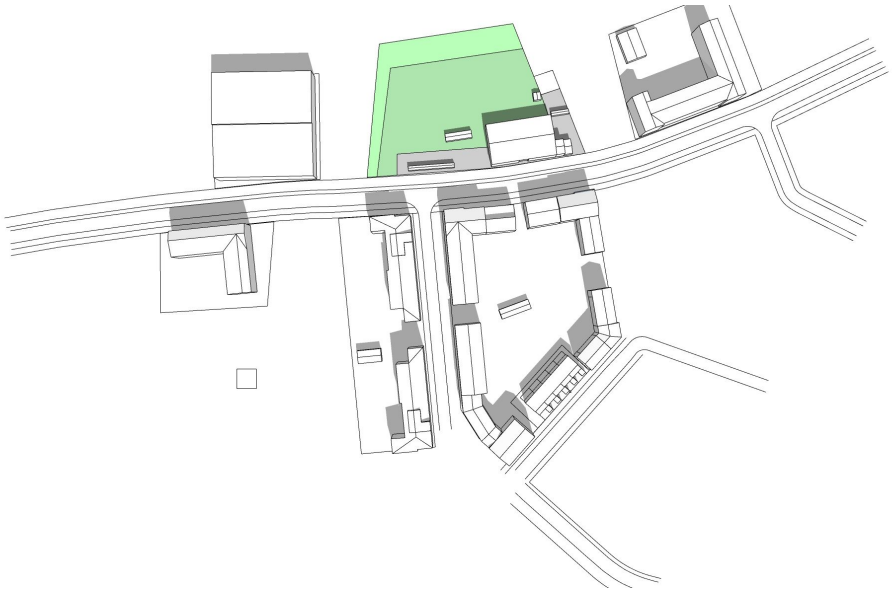
Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola i sex avdelningar med en iordningsställd skolgård med mindre nivåskillnader. Skolbyggnaden är placerad i anslutning till gata.

Sol- och skuggförhållanden

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola i två våningar och mindre komplementbyggnader, se figur 4.

Ljusförhållandena inom planområdet är idag goda.



Figur 4: Kålmasken 1 vars befintliga friyta redovisas i mörkgrön och tillkommande friyta i ljusare grön. Illustrationen visar den 20 juli kl. 12:00.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Gatunätet i området innehåller trottoar och gång- och cykelväg (lokalnät) och ett huvudstråk för cykel som ansluter till huvudstråket som går genom Tomtebo.

Kollektivtrafik

Inom 150 respektive 360 meter nås busshållplatser som trafikeras av busslinje 75 samt stomlinjetrafik, busslinje 8. Hög turtäthet.

Motorfordonstrafik

Kålhagsvägen och Lillbergsvägen är de två huvudgatorna i området. Fastigheten Kökstäppan 1 och Nyttoväxten 2 angränsar till Lillbergsvägen och fastigheten Kålmasken 1 angränsar till Kålhagsvägen.

Parkering, angöring och avfall

Stadsdelsområdet Tomtebo gård är planerat för att minimera biltrafiken inom och genom området, med hållbara resor i fokus. Parkeringarna i stadsdelen är samlade i gemensamma parkeringshus. På skolans mark får besöksparkeringar och hämta-/lämnaparkeringar anordnas.

Fastigheten Nyttoväxten 2, vars användning är begränsad till återvinning **[E_1]**, angränsar till fastigheten Nyttoväxten 1 som är avsedd för parkering **[P]**.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola och angöring av varutransporter sker via torget i öster. Parkering och angöring för anställda samt hämta- och lämnazon sker i närliggande parkeringsgarage inom fastigheten Blomstergården 4.

Ytor för utsortering av samtliga fraktioner av avfall som uppkommer ska finnas. Det innebär att det ska finnas plats för hushållsavfall (restavfall och matavfall), förpackningar och eventuellt verksamhetsavfall. Vakins gällande anvisningar för ny- och ombyggnationer av plats för avfallshämtning (NOA) ska följas vid bygglovsprövning.

Avfallsutrymmet ska placeras så att det är tillgängligt för avfallslämnarna och hämtningspersonal. Vägen ska vara framkomlig och sikten ska vara god. Körning på gång- och cykelväg är inte tillåten. Väghållaren är ansvarig för vägens utformning, skyltning, skötsel och framkomlighet.

Fastigheten Nyttoväxten 2 omfattas av användningen återvinning **[E_1]**.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs planområdet av mestadels postglacial sand, morän och berg.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp. Vatten och avlopp ansluts till kommunalt nät.

Anslutningspunkt anges av huvudman.

Dagvatten

Dagvatten är regn- och smältvatten som tillfälligt avrinner på markytan. Under naturliga förhållanden infiltreras större delen av vattnet i marken, innan det når vattendrag. I takt med att staden förtätas och tidigare oexploaterade ytor hårdgörs minskar möjligheterna till naturlig infiltration i marken, vilket medför att dagvattnet avleds direkt till närliggande vattendrag. Detta ställer krav på en robust och långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

Aktuella fastigheter omfattas inte av något krav avseende markens anordnande.

Snöhantering

Fastighetsägaren ansvarar för snöhanteringen inom den egna fastigheten.

El, värme, fiber och tele

Ny bebyggelse ansluts till befintliga nät.

Hälsa och säkerhet

Detaljplanen får inte leda till störningar som kan innebära olägenheter för människors hälsa (vilket definieras i 9 kap. 3 § miljöbalken (1998:808)). Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan ha en menlig inverkan på hälsan. Även de störningar som i första hand påverkar välbefinnandet kan vara olägenheter för människors hälsa, exempelvis buller. Bedömningen av om en störning inverkar menligt på hälsan beror på hur människor i allmänhet uppfattar situationen. För att störningen ska omfattas av miljöbalkens bestämmelse krävs att den har en viss varaktighet, antingen genom att den pågår under en sammanhängande tid eller att den återkommer, regelbundet eller oregelbundet.

Kommunen har skyldighet att betala ersättning för skador (exempelvis värdeminskning av fastigheter) som uppkommer till följd av beslut enligt plan- och bygglagen. Bedömning sker

från fall till fall enligt lag och rättspraxis. En viktig utgångspunkt för lagstiftningen är att samhället har förbehållit sig rätten att besluta om ändrad markanvändning.

Miljöfarlig verksamhet

Detaljplanen skapar inte förutsättningar för miljöfarlig verksamhet.

Transporter av farligt gods

Planområdet är inte beläget inom påverkansområde för transportled för farligt gods.

Brandsäkerhet

I Umeåregionen finns det totalt tio brandstationer. På Umeå brandstation arbetar heltidsanställda brandmän. Övriga nio är deltidsstationer som bemannas av brandmän i beredskap, bland annat i Holmsund.

Närmaste sjukhus finns i Umeå (Norrlands universitetssjukhus), cirka 3,4 km nordväst om detaljplaneområdet.

Närmaste brandpost finns 390 meter respektive 420 meter från fastigheterna i planområdet.

Buller

Enligt naturvårdverkets riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik bör den ekvivalenta bullernivån 50 dBA underskridas på delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Vidare bör den maximala nivån 70 dBA underskridas på dessa ytor.

Förorenad mark och vatten

Enligt kommunal kartering finns det inga kända föroreningar inom planområdet.

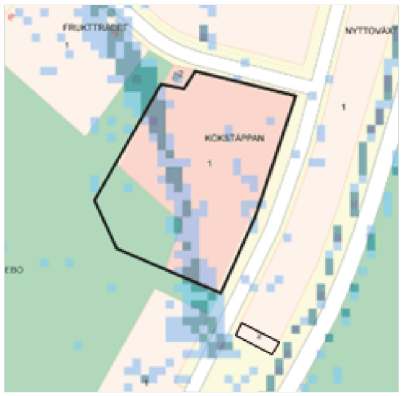
Radon

Radon är en radioaktiv gas som finns naturligt i mark och grundvatten och som, beroende på markens genomsläpplighet och husgrundens täthet, kan sippra in i huset och skapa en ohälsosam inomhusmiljö. Eftersom förhöjda radonhalter inomhus är en olägenhet för människors hälsa så finns det gränsvärden som ska följas för nybyggda bostäder.

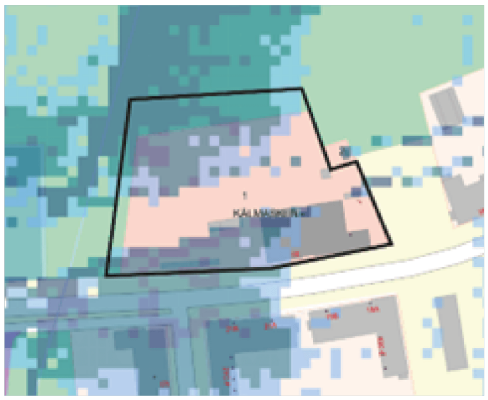
Enligt kommunal kartering utgör planområdet normalriskområde för markradon.

Risk för översvämning

Enligt kommunal skyfallskartering från 2018 finns det liten till viss risk för översvämning inom fastigheten Kökstäppan 1 och fastigheten Nyttoväxten 2, se figur 5, och fastigheten Kålmasken 1, se figur 6.



Figur 5: Fastigheterna Kökstäppan 1 och Nyttoväxten 2. Ljusblå färg motsvarar vattendjup på 0,1–0,3 meter. Mellanblå färg motsvarar vattendjup på 0,3–0,5 meter. Mörkblå färg motsvarar vattendjup på mer än 0,5 meter.



Figur 6: Fastigheten Kålmasken 1. Ljusblå färg motsvarar vattendjup på 0,1–0,3 meter. Mellanblå färg motsvarar vattendjup på 0,3–0,5 meter. Mörkblå färg motsvarar vattendjup på mer än 0,5 meter.

Risk för ras, skred och erosion

Enligt kommunal kartering finns det ingen risk för skred inom planområdet eller i dess närhet.

Förändringar och konsekvenser

Mark- och vattenanvändning

Ett av syftena med detaljplanen är att inom området befästa och skapa planmässiga förutsättningar för skola inom fastigheten Kökstäppan 1 samt skola och/eller bostäder inom Kålmasken 1. I användningen skola ingår till exempel förskola, fritidshem, grundskola, gymnasieskola, högskola, universitet och övrig vuxenutbildning. Även idrottshall, matsal, bibliotek, personalkontor, skolgård och parkering som hör till skolverksamheten ingår. Med användningen bostäder avses boenden med varaktig karaktär i form av bostäder, fritidshus och olika typer av kategoribostäder som till exempel studentbostäder, seniorbostäder eller andra typer av gruppbostäder. Även olika typer av bostadskomplement ingår i användningen.

Det innebär att delar av naturmarken i anslutning till fastigheten Kökstäppan 1 planläggs som skola **[S]** medan naturmark i anslutning till Kålmasken 1 planläggs som skola **[S]** och bostäder **[B]**. Förändringen möjliggör för förskola med sex avdelningar men även andra typer av skolor eller funktioner som inryms inom användningen skola kan bedömas lämpliga. Behovet av skola i området bedöms inte minska och väger därmed tyngre än allmänhetens tillgång till område för natur då kommunal service är en sådan funktion som behövs för att säkerställa den långsiktiga utvecklingen av en stad som växer. Byggrätten för bostäder inom fastigheten Kålmasken 1 genererar ca 30 bostäder. Under avsnittet Naturmiljö är förändringar och konsekvenser avseende ianspråktagande av naturmark beskrivet.

Syftet är även att befästa användningen återvinning **[E1]** och skapa planmässiga förutsättningar för parkering **[P]** inom fastigheten Nyttoväxten 2 för att möjliggöra en mer flexibel användning.

Stads- och landskapsbild

Detaljplanen möjliggör för skola **[S]** och bostäder **[B]** med en största byggnadsarea om 900 m^2 för huvudbyggnad **[e_1]** och tillhörande komplementbyggnader om totalt 150 m^2 byggnadsarea **[e_2]**. Syftet med dessa bestämmelser är att reglera skalan på tillkommande bebyggelse för att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns **[p]** vilket syftar till att säkerställa en stadsmässig karaktär och anpassning till omgivningen. Högsta nockhöjd för huvudbyggnad är 11 meter vilket möjliggör att fastigheterna kan bebyggas med en skolbyggnad i två våningar med trästomme. Byggs bostäder med betongstomme kan byggnaden bli upp till tre våningar. Högsta nockhöjd för komplementbyggnader är 3,5 meter. Reglering i nockhöjd syftar till att huvud- och komplementbyggnader inte ska medföra ett dominerande inslag i stadsmiljön och för att skapa en gårdsmiljö med goda ljusförhållanden.

Detaljplanen möjliggör även för återvinning **[E_1]** och parkering **[P]** där byggnaden kan uppföras med en byggnadshöjd på 7,5 meter med syfte att anpassa höjden till intilliggande byggrätt för parkering inom fastigheten Nyttoväxten 1.

Inom planområdet regleras den högsta totalhöjden till 52,4 meter över nollplanet, för att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte överskrider Umeå flygplats horisontella hindersyta.

Naturmiljö

Detaljplanen innebär att tidigare planlagd naturmark omvandlas till kvartersmark för skola och bostäder. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats så att intrånget i naturmark med höga värden minimeras, se Figur 7.

Byggnadsnämnden anser, i det här fallet, att trädfällning bör undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Träd är betydelsefulla för lek, skugga och attraktivitet, så kallade ekosystemtjänster. Skogen bör så långt som möjligt vara en del av skolgården. Sommartid erbjuder skogen skugga och träden filtrerar även föroreningar, vilket ökar skolgårdens attraktivitet. För fastigheten Kökstäppan 1 innebär det att tillkommande yta förses med utökad bygglovsplikt i form av att marklov även krävs för fällning av träd **[a]**. Därtill regleras det att träd endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk **[n_1]**. Syftet med bestämmelserna och den utökade bygglovsplikten är att marken fortsatt ska utgöras av skogsmark och att Lillbergets naturvärden därmed inte påverkas mer än marginellt.

Utökningen av fastigheten Kålmasken 1 har beaktat den gröna passagen, diket och det planerade upplysta gångstråket. Naturområdet direkt norr om den idag befintliga fastigheten Kålmasken 1 är avverkat och bedöms inte längre inneha några naturvärden att beakta. Det går dock att tillskapa naturvärden i form av ekosystemtjänster och på så sätt få till en stimulerande skolgård. Träd kan planteras, för att till exempel ge lekskugga, och buskar kan planteras, för att skapa exempelvis labyrinter eller bersåer att göra kojor av. För att utforma skolgårdarna kan till exempel planeringsverktyget grönytefaktor (GYF) användas. Tjänstepersoner inom Umeå kommuns avdelningar Miljö- och hälsoskydd och Gator och parker har tagit fram tabeller för grönytefaktor för skolgårdar för detta ändamål.



Figur 7: Plangränser redovisas med vit linje, gröna passager redovisas i grön linje.

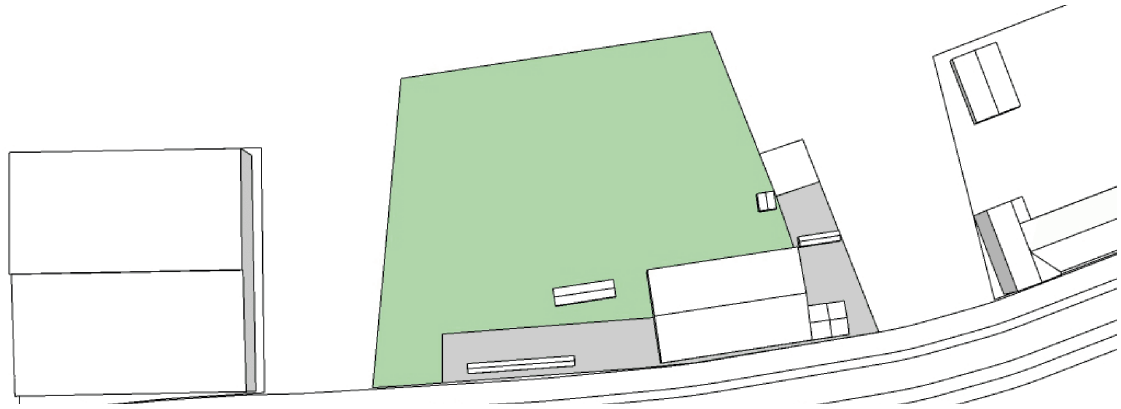
Social miljö

Rekreation och friytor

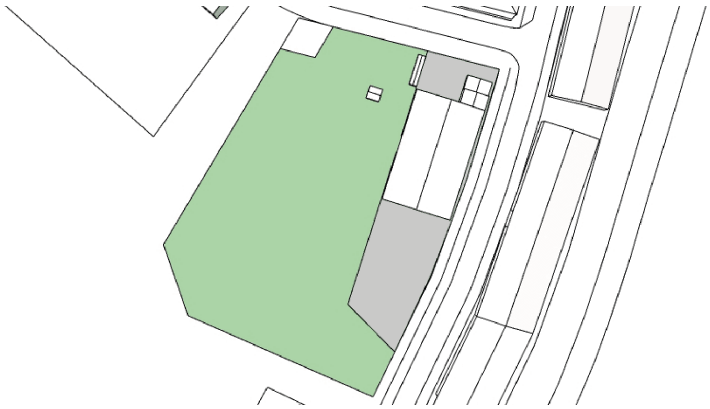
I detaljplanen har friyta för skolgården eller bostaden säkerställts med begränsning av byggrätterna genom en placeringsbestämmelse som anger att huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns **[p],** och en största byggnadsarea om 900 m^2 för huvudbyggnad **[e_1]** med tillhörande komplementbyggnader om totalt 150 m^2 byggnadsarea **[e_2]**. Dessutom tillåts endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt att hämta-/lämnayta får anordnas inom kvartersmark **[n_2]**. För att friytan inte ska hårdgöras i för hög grad samt för att underlätta dagvattenhanteringen ska minst 50 % av marken vara genomsläpplig **[b]**. Figur 8 och 9 visar möjlig friyta på fastigheterna Kålmasken 1 och Kökstäppan 1.

Det innebär att detaljplanen möjliggör en friyta om minst 3000 m^2 och om det uppförs en förskola med sex avdelningar uppnås även 40 m^2 friyta per barn. Huvudbyggnadens placering möjliggör för en skyddad och bullerfri utemiljö med goda sol- och skuggförhållanden. Det totala behovet av friyta för antalet elever bestäms i bygglovet.

Detaljplanen möjliggör att det inom fastigheten anordnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse, i enlighet med 8 kap. plan- och bygglagen.



Figur 8: Möjlig friyta på fastigheten Kålmasken 1.



Figur 9: Möjlig friyta på fastigheten Kökstäppan 1.

Barnperspektiv

Barnperspektivet beaktas genom att friytor för utevistelse, lek och rekreation utökas och säkerställs med flertalet planbestämmelser inom planområdet, se avsnitten *Naturmiljö, Rekreation och friytor* samt *Parkering, angöring och avfall*.

Den utökade tomtarean bidrar till att det ges bättre möjligheter att skapa en attraktiv utemiljö där exempelvis bibehållen natur kan bidra till att främja barns utveckling.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd vilket innebär att tillkommande bebyggelse behöver uppfylla aktuella tillgänglighetskrav. Markytan som tillförs fastigheten är en del av Lillberget. De nivåskillnader som berget tillför kan bidra till en spännande och variationsrik skolgård. På grund av tomtens förutsättningar kommer det inte vara möjligt att utforma en fullt ut tillgänglig skolgård vilket medför att övriga delar av skolgården behöver utformas så att den blir tillgänglig och användbar för alla.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd där både skolbyggnad och skolgård bedöms vara tillgänglig och användbar i den omfattning som krävs. Markytan som tillförs fastigheten behöver anpassas till befintlig skolgård.

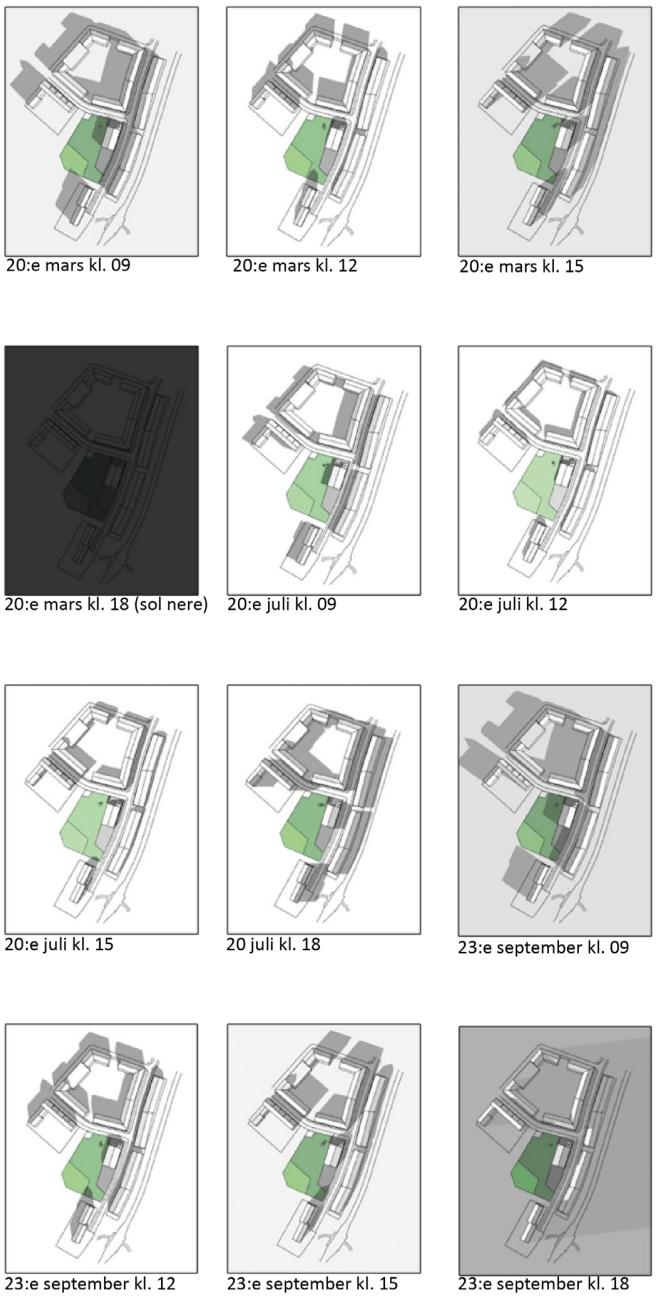
Sol- och skuggförhållanden

En skuggstudie syftar till att bedöma soltillgången för utomhusområdena inom planområdet utifrån detaljplanen. Vår- och höstdagjämning används traditionellt för bedömning av utomhusutrymmen i Sverige.

Skuggstudien för fastigheten Kökstäppan 1 har gjorts utifrån föreslagen byggrätt, se figur 10. Observera att det är den maximala byggrätten som illustreras av volymen i skuggstudien och inte den faktiska byggnaden.

Representativa tidpunkter har valts för att illustrera de tidpunkter som föreslagen bebyggelse påverkar omkringliggande bebyggelse mest samt tidpunkter då även annan befintlig bebyggelse skuggar. De tidpunkter under året som valts ut är vårdagjämning 20 mars, högsommar 20 juli samt höstdagjämning 23 september.

Ljusförhållandena inom planområdet är goda. Sammantaget är bedömningen att ljusförhållandena med maximal nyttjad detaljplan är fortsatt goda inom planområdet och inom närliggande fastigheter.



Figur 101: Skuggstudie för fastigheten Kökstäppan 1.

Trafik

Planförslaget innebär inte några förändringar av gång- och cykeltrafiken, av kollektivtrafiken eller av motorfordonstrafiken.

Parkering, angöring och avfall

Detaljplanen innebär att fastigheten Nyttoväxten 2 kan användas för parkering **[P]** med syfte att möjliggöra en förlängning av det parkeringshus som är möjligt att uppföra inom

fastigheten Nyttoväxten 1. Förändringen medför en mer flexibel utformning då exempelvis in- och utfart kan placeras på byggnadens kortsida.

Möjligheten att uppföra parkering inom fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1 regleras till att endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt hämta/lämna får anordnas inom kvartersmark **[n_2]** med syfte att begränsa antalet parkeringsplatser inom fastigheterna.

För fastigheten Kökstäppan 1 kommer angöring av varutransporter ske från gata och personalparkeringar kommer placeras i närliggande parkeringshus inom fastigheterna Nyttoväxten 1 och 2. En hämta- och lämnazon med tillhörande parkeringar kan anordnas inom fastigheten eller i närliggande parkeringshus.

Detaljplanen innebär ingen förändring för fastigheten Kålmasken 1 avseende parkeringsbehov då den utökade tomtarean inte medför en utökad byggrätt för huvudbyggnad. Varumottagning, parkering och angöring samt hämta- och lämnazon kan även fortsättningsvis ske via torget respektive parkeringshuset alternativt anordnas inom fastigheten.

För en förskola på sex avdelningar beräknas bilparkeringsbehovet till cirka 18 platser.

Parkeringsreduktion för bostäder kan vara möjlig med hjälp av mobilitetsåtgärder, enligt parkeringsnormen.

Cykelparkeringsbehovet enligt den nu gällande parkeringsnormen bedöms vara möjligt att tillgodose inom respektive fastighet.

Hur parkeringsbehovet ska lösas redovisas vid ansökan om bygglov, där den vid tidpunkten gällande parkeringsnormen tillämpas.

Detaljplanen bedöms inte medföra förändringar eller konsekvenser för fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1, utan avfallshanteringen kommer fortsättningsvis lösas inom respektive fastighet via gata eller torg.

Inom fastigheten Nyttoväxten 2 bekräftar detaljplanen befintlig användning återvinning **[E_1]** vilket innebär att detaljplanen inte bedöms medföra någon förändring eller konsekvens avseende avfall och återvinning.

Geotekniska förhållanden

Kommunen bedömer att det inte är nödvändigt att utreda planförslaget i en geoteknisk utredning. De geotekniska förutsättningarna för byggnation ska klargöras innan bygglov beviljas.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

En exploatering av fastigheten innebär en ökad vattenförbrukning och ett ökat spillvattenflöde.

Vakin anvisar lämpliga anslutningspunkter till det allmänna ledningsnätet i samband med projektering/exploatering.

Dagvatten

I undersökningen om betydande miljöpåverkan anges att detaljplanen inte kan antas innebära risk för påverkan gällande dagvatten. Utifrån detta har det inte tagits fram någon dagvattenutredning.

Lokalt omhändertagande av dagvatten bedöms delvis vara möjligt inom planområdet. Lämplig fördröjning bör genomföras som del av utformningen av skolgården. För att säkerställa en god dagvattenhantering anges med planbestämmelse att minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig **[b]**. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa yta för dagvattenhantering i enlighet med sedan tidigare utförd dagvattenutredning för området. En genomsläpplig yta består av material som tillåter vatten att tränga in i jorden under materialet och kan till exempel utgöras av gräs, sand eller grus. Viss typ av plattläggning där vattnet har möjlighet att tränga mellan plattorna kan också anses vara genomsläpplig.

Dagvatten som behöver avledas från fastigheten ansluts till det allmänna dagvattennätet. Vakin anvisar lämpliga anslutningspunkter till det allmänna ledningsnätet i samband med projektering/exploatering.

Snöhantering

Detaljplanen innebär ingen förändring avseende fastighetsägarens ansvar för snöhantering inom fastigheten.

El, värme, fiber och tele

Detaljplanen bedöms inte medföra några förändringar eller konsekvenser.

Hälsa och säkerhet

Brandsäkerhet

Framkomligheten för ambulans och räddningstjänst till och från detaljplaneområdet bedöms vara god.

För att säkerställa möjligheterna att genomföra en effektiv släckinsats i händelse av brand behöver markbrandposter som ger en kapacitet på 600 l/min vid brandplats säkerställas. Om

närmaste brandpost är 390 meter från fastighet behöver brandpost kunna leverera minst 900-1000 l/min.

Byggnaders utformning och blåljuspersonals behov av åtkomst, framkomlighet till brandposter och brandvatten beaktas därutöver i samband med bygg- och markprojektering i enlighet med gällande regler.

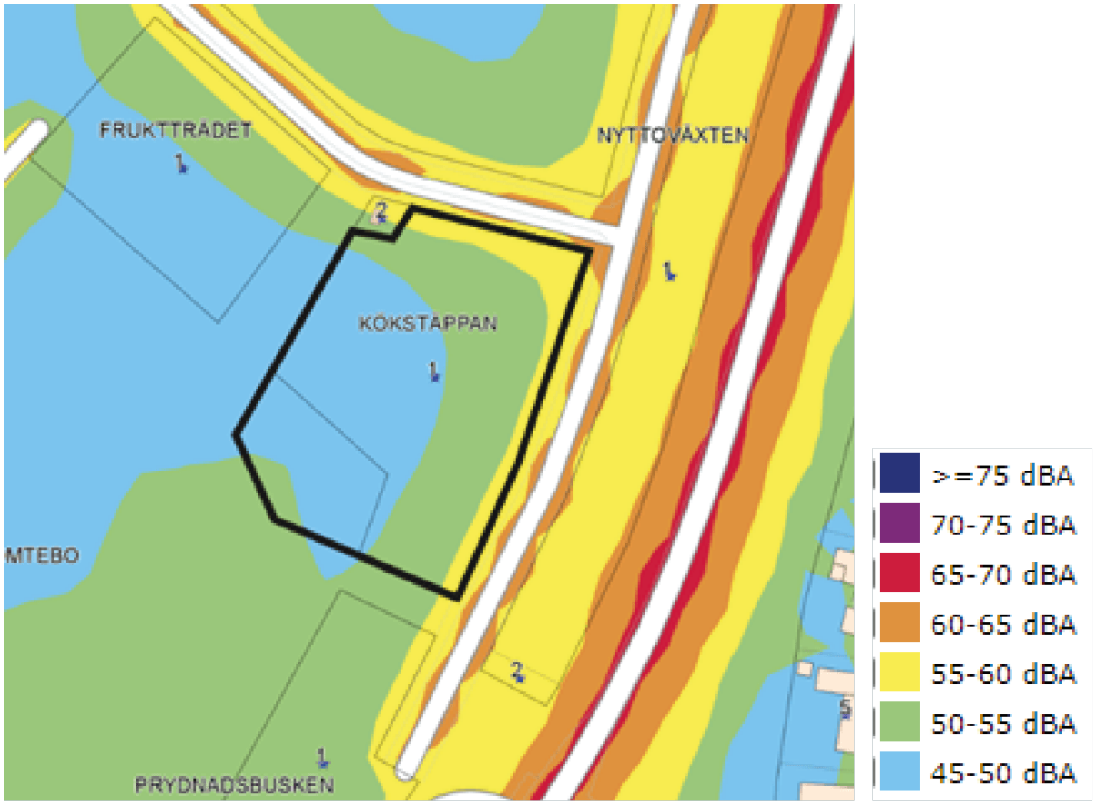
Buller

Enligt övergripande kommunal bullerkartering (Tyréns, 2016) är planområdet utsatt för bullernivåer som understiger gällande riktvärden, varför någon bullerutredning inte utförts. Inte heller bedöms tillkommande bebyggelse, tillsammans med framtida trafikökning generellt i samhället, alstra trafikbuller i sådan omfattning att bullerutredning kan anses nödvändig.

Detaljplanen reglerar att huvudbyggnaden ska placeras i anslutning till gata vilket medför att skolgården hamnar i ett mer skyddat läge från bullerkällan.

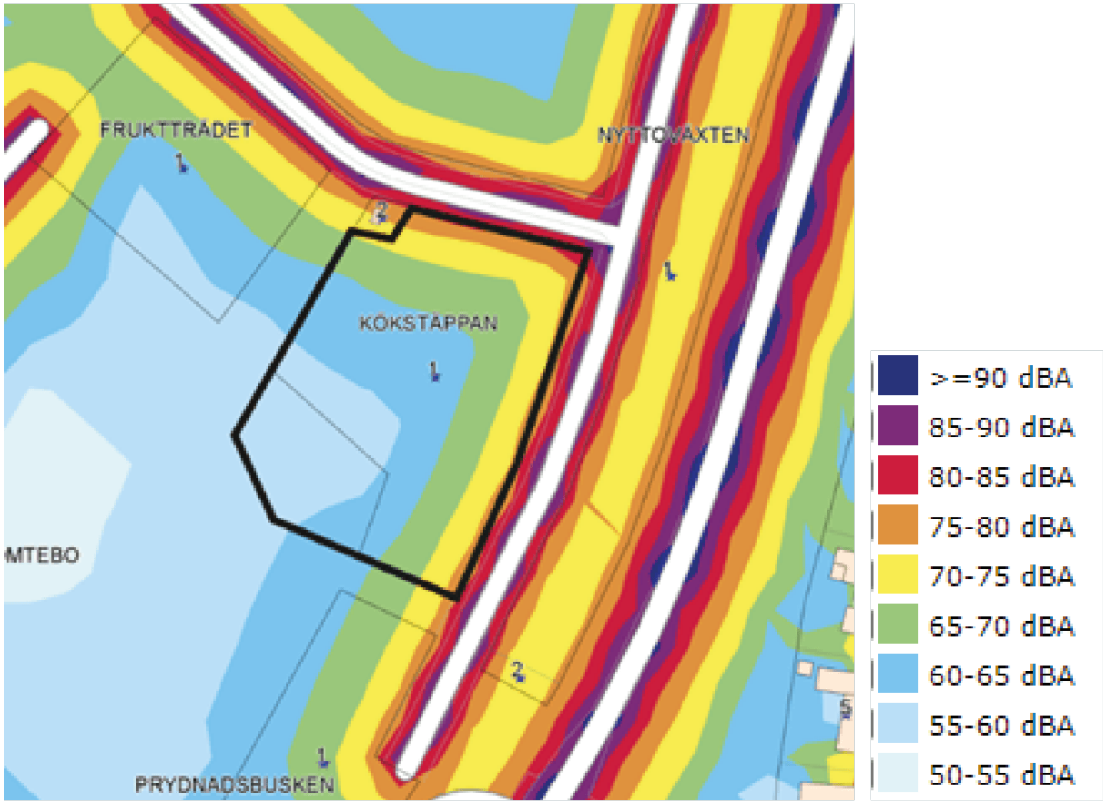
För skolgårdarna på fastigheterna Kålmasken 1 och Kökstäppan 1 innebär det att större delen av gårdarna underskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå.

Figur 11 illustrerar beräknad högsta ekvivalenta medeldygnsnivå på 60 dBA för fastigheten Kökstäppan 1.



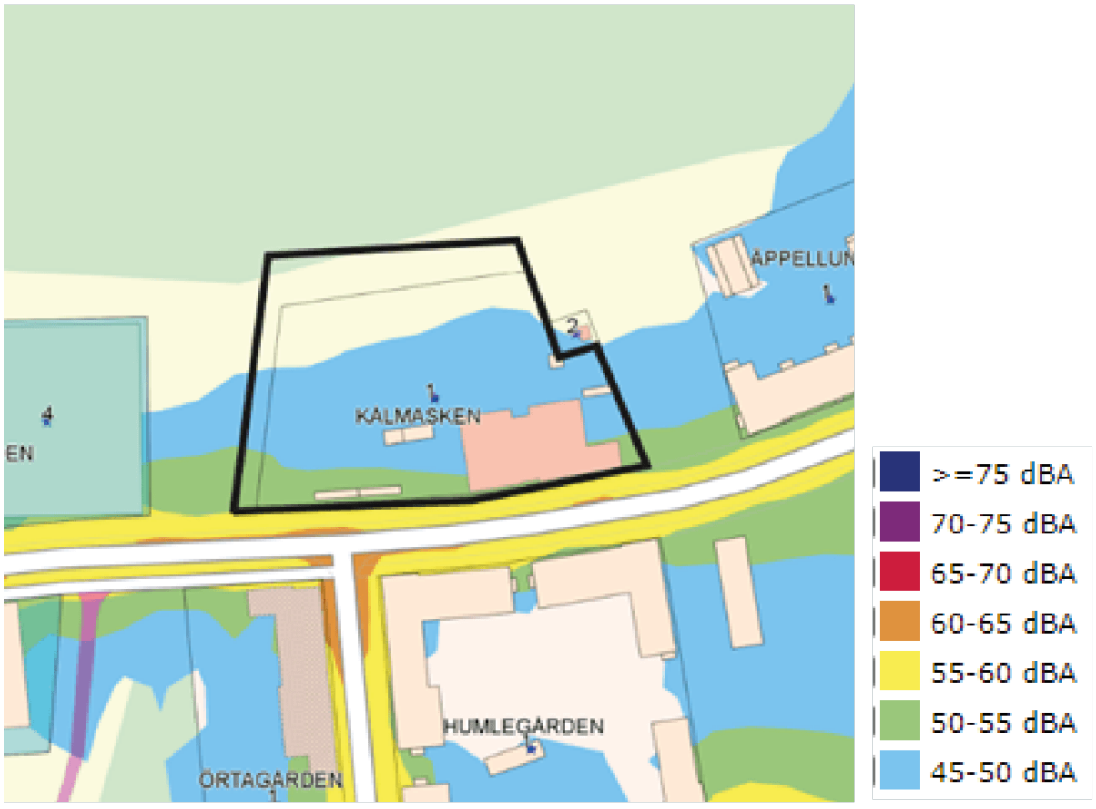
Figur 11: Ekvivalent medeldygnsnivå för fastigheten Kökstäppan 1.

Figur 12 illustrerar beräknad högsta maximala ljudnivå på 85 dBA vid fasad för byggnaden inom fastigheten Kökstäppan 1.



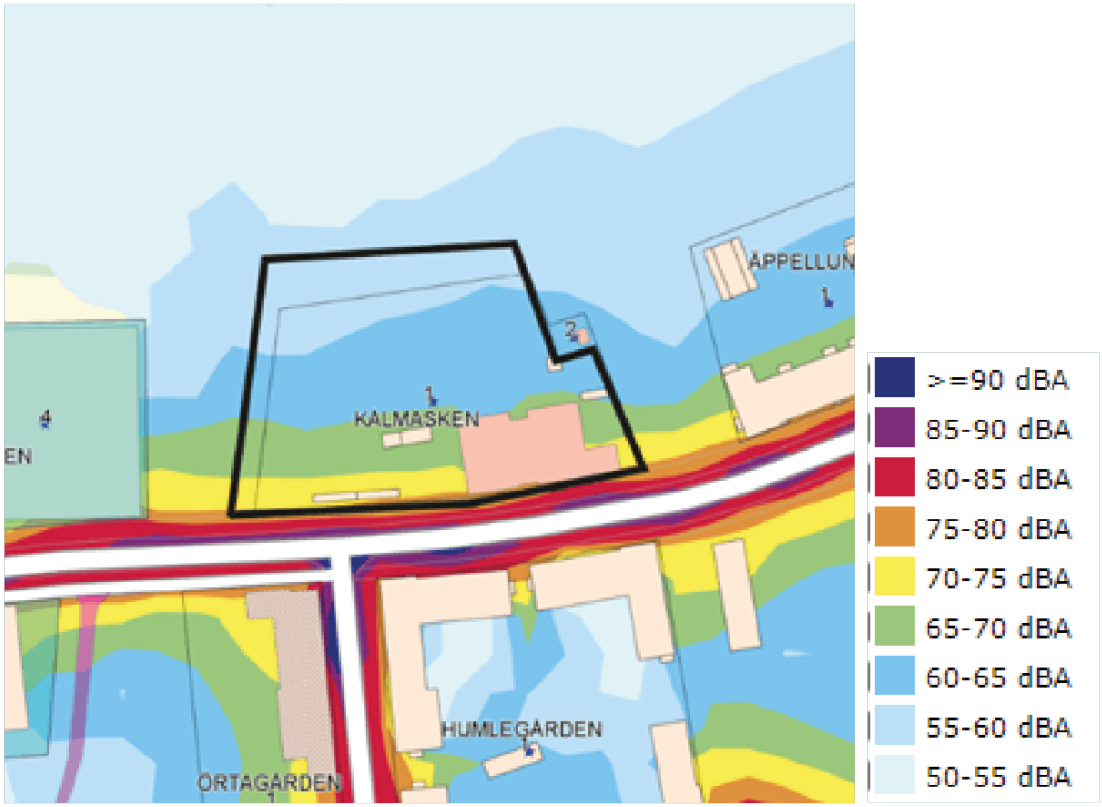
Figur 12: Maximala ljudnivåer för fastigheten Kökstäppan 1.

Figur 13 illustrerar beräknad högsta ekvivalenta medeldygnsnivå på 55 dBA vid fasad för byggnaden inom fastigheten Kålmasken 1.



Figur 13: Ekvivalent medeldygnsnivå för fastigheten Kålmasken 1.

Figur 14 illustrerar beräknad högsta maximala ljudnivå på 80 dBA vid fasad för byggnaden inom fastigheten Kålmasken 1.



Figur 14: Maximala ljudnivåer för fastigheten Kålmasken 1.

Radon

Eftersom planområdet ligger inom ett område som är karterat som normalriskområde krävs ett radonskyddat utförande.

I samband med bygglovgivning fastställs grundläggningsmetod för att säkerställa att radonhalten i den färdiga byggnaden inte blir för hög.

Risk för översvämning

För fastigheten Kökstäppan 1 finns en viss risk för översvämning men huvudbyggnad ska placeras i närhet till gata och lågpunkten inom fastigheten sammanfaller med skolgården. Risken för översvämning bedöms därmed vara minimal men vid projektering och exploatering av fastigheten är det viktigt att ta hänsyn till höjdsättning och markens lutning för att undvika skada på byggnader.

Skyfallskarteringen från 2018 bedöms däremot inte längre vara aktuell för fastigheten Kålmasken 1 då det sedan januari 2024 finns en förskola på tomten och det har skett omfattande markarbeten.

Genomförandefrågor

Under detta avsnitt redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Även konsekvenserna av dessa åtgärder redovisas.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Målsättningen är att detaljplanen ska antas i december 2025. Den preliminära tidplanen baseras på att inga större förändringar sker under planprocessen och att detaljplanen inte överklagas. Vid ett överklagande kan tidpunkten för detaljplanens laga kraft förskjutas upp till två år framåt i tiden, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet.

Avtal

Flertalet avtal kommer att bli aktuella för detaljplanens genomförande, exempelvis avtal om rättigheter, avtal om vatten och avlopp, avtal om markförvärv och optioner och eller liknande avtal/beslut.

Planavtal

Planavtal har skrivits mellan sökanden och Detaljplanering den 30 november 2022. Avtalet syftar till att reglera kostnader för arbetet med att upprätta denna detaljplan.

Ekonomiska frågor

Planavgift
Planavgift regleras i ett särskilt planavtal och betalas av exploatören.

Huvudmannaskap för allmän plats

Alla allmänna platser ska ha en huvudman. Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för att ställa i ordning och förvalta de allmänna platserna, till exempel för att bygga ut och sköta gator. När kommunen är huvudman för allmänna platserna ska kommunen, efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ordna de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med planen. Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktig bör kommunen planlägga med kommunalt huvudmannaskap.

Planen omfattar endast kvartersmark, inom vilken fastighetsägaren svarar för alla åtgärder. Kommunen är huvudman för angränsande allmän plats.

Huvudmannaskap för vatten, avlopp och dagvatten

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Fastighet belastas med kostnader för iordningställande och skötsel av marken som skolgård.

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare

Kostnader som belastar fastighetsägare/exploatören:

- Planavgift för detaljplanens framtagande.
- Lantmäteriförrättning för att justera Kålmasken 1 och Kökstäppan 1 enligt detaljplanen.
- Eventuell lantmäteriförrättning för att justera Nyttoväxten 2 enligt detaljplanen.
- Eventuell lantmäteriförrättning för framtida avstyckning för bostadsändamål inom Kålmasken 1.

Lovplikt

Enligt 4 kap. 14–15 §§ plan- och bygglagen (2010:900) kan kommunen inom visa ramar i en detaljplan besluta att minska eller utöka bygglovspliktens omfattning. En utökad bygglovsplikt kan vara lämpligt i vissa kulturmiljöer för att bevara nuvarande struktur och gestaltning. Lättnader i bygglovsplikten får emellertid inte beslutas om bygglov krävs för att tillvarata grannars intressen eller allmänna intressen. Detta gäller även rivningslov och marklov.

Bygglovsplikten utökas avseende marklov med hänsyn till naturvärden på Lillberget. Syftet med den utökade bygglovsplikten är att Bygglov ges möjlighet att pröva åtgärden.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Planområdet utgörs av de kommunala fastigheterna Kålmasken 1, Kökstäppan 1, Nyttoväxten 2 och Tomtebo 2:1. Detaljplaneförslaget medför att mark från Tomtebo 2:1, tidigare planlagd som naturmark, kan överföras till fastigheterna Kålmasken 1 och Kökstäppan 1, för att möjliggöra för skola. Detaljplanen möjliggör även för eventuell framtida avstyckning för bostadsändamål inom fastigheten Kålmasken 1.

Fastigheten Nyttoväxten 2, tidigare planlagd för återvinning, kan överföras till fastigheten Nyttoväxten 1, för att möjliggöra en mer flexibel lösning med parkering och återvinning. Figur 15 visar möjliga markbyten.

Fastighetsbildning sker efter prövning av ansökan om lantmäteriförrättning. Ansökan om lantmäteriförrättning görs skriftligen till lantmäterimyndigheten i Umeå kommun av respektive fastighetsägare.

Fastighet	**Förändringar och konsekvenser**
Tomtebo 2:1	Markområde A kan överföras till Kålmasken 1 (kvartersmark). Markområde B kan överföras till Kökstäppan 1 (kvartersmark).
Kålmasken 1	Kan utökas med markområde A från Tomtebo 2:1 (kvartersmark). Kan avstyckas för bostadsändamål i framtiden (kvartersmark).
Kökstäppan 1	Kan utökas med markområde B från Tomtebo 2:1 (kvartersmark).
Nyttoväxten 2	Markområde C kan överföras till Nyttoväxten 1 (kvartersmark).
Nyttoväxten 1	Kan utökas med markområde C från Nyttoväxten 2 (kvartersmark).



Figur 15: Markbyten. Fastigheten Kålmasken 1 till vänster, fastigheterna Kökstäppan 1 och Nyttoväxten 2 till höger.

Tekniska frågor

Planförslaget möjliggör för olika typer av lösningar avseende parkering och angöring till fastigheterna vilket kan medföra att mindre åtgärder i gatan kan bli aktuellt beroende på vilken lösning som väljs i kommande bygglovsskede.

Upplysningar

Plankartan utgör själva detaljplanen. Dess bestämmelser är juridiskt bindande enligt plan- och bygglagen (2010:900) och fungerar som ett skriftligt och visuellt avtal över hur marken får användas eller bebyggas. Detaljplanen utreder ansvarsfrågan för olika byggnationer och gemensamma anläggningar som avlopp och gator. Detaljplanen utreder också flera frågor som behöver lösas i ett sammanhang för att göra den nya mark- eller vattenanvändningen lämplig och hållbar över tid. Detaljplanen är därför styrande vid bygglovsprövning. Plankartan har tagits fram i AutoCAD 2025 med FocusDetaljplan 2025 och ”BFS_2022_11_01_Bestammelsekatalog.xml.”

Planbeskrivningen är ett vägledande och förtydligande dokument till hur detaljplanen ska förstås genomföras och beskriver hur olika frågor eller förutsättningar har hanterats.

Grundkartan är ett underlag för detaljplanearbetet som redovisar topografi och fastighetsförhållanden inom planområdet och dess närmaste omgivning.

Fastighetsförteckningen utgör kommunens bedömning av vilka som ingår i samrådskretsen. Därför anger fastighetsförteckningen vilka fastigheter, fastighetsägare och andra rättighetsinnehavare som berörs av planförslaget. Fastighetsförteckningen måste samordnas med grundkartan för att båda dokumenten ska redovisa samma uppdaterade fastighetsinformation. Under detaljplaneprocessen används fastighetsförteckningen som en adresslista för att skicka ut underrättelse om när planförslaget är på samråd eller granskning.

Samrådskrets

Detaljplanens samrådskrets består av närliggande fastighetsägare, rättighetsinnehavare, närboende och lokalhyresgäster som bedöms beröras direkt av ett genomförande av detaljplanen. I figur 16 redovisas detaljplanens samrådskrets.

Under planprocessens gång blir fastighetsägare och andra rättighetsägare som bedöms ingå i samrådskretsen underrättade genom brevutskick inför samråd och granskning. Vid utökat förfarande sker även en kungörelse i lokaltidningen under samrådsskedet. Endast de som lämnat synpunkter under samråd och granskning vars synpunkter inte blivit tillgodosedda blir underrättade om antagande.



Figur 16: Karta med samrådskrets.

Medverkande

Deltagande kommunala verksamheter

- Detaljplanering
- Fastighet
- Gator och parker
- Lantmäteri
- Mark och exploatering
- Miljö- och hälsoskydd
- Utbildning

Deltagande kommunala bolag

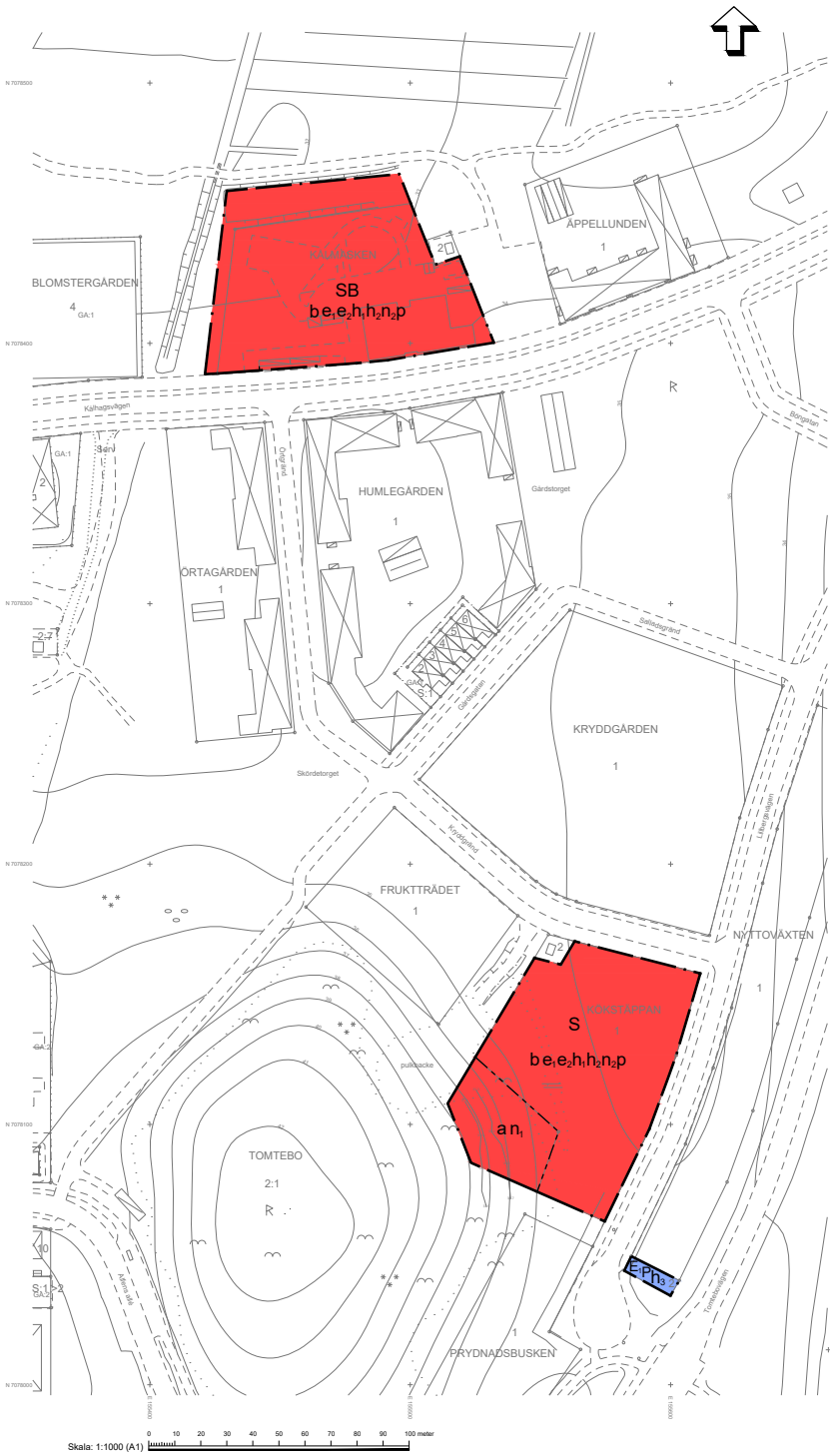
- Umeå Energi AB
- Umeåregionens brandförsvar
- Vatten- och avfallskompetens i norr AB (VAKIN)

Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges.

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges.

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges.



Skala: 1:1000 (A1)

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

Planområdesgräns

Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Kvartersmark

B	Bostäder
E_1	Återvinning
P	Parkering
S	Skola

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Höjd på byggnadsverk

h_1	Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är 11.0 meter.
h_2	Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 3.5 meter.
h_3	Högsta byggnadshöjd är 7.5 meter.

Markens anordnande och vegetation

n_1	Träd får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk
n_2	Endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt parkering för hämta/lämna får anordnas.

Placering

p	Huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata eller torg, högst 1.0 meter från fastighetsgräns.

Utförande

b	Minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig.

Utnyttjandegrad

e_1	Största byggnadsarea är 900 kvadratmeter för huvudbyggnad.
e_2	Största byggnadsarea är 150 kvadratmeter för komplementbyggnader.

Ändrad lovplikt

a	Marklov krävs även för fällning av träd.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALL KVARTERSMARK

Höjd på byggnadsverk

Högsta totalhöjd är 52.4 meter över angivet nollplan.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år och börjar gälla fr.o.m. laga kraft

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2024-04-25 BN-2024/00128
Reviderad 2025-04-22

Lantmäterimyndighet
Lantmätaren

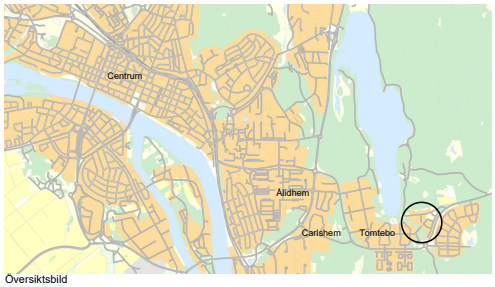
Mätning : MU
Kartkonstruktion : AKR

Kartstandard enligt HMK
- Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
- Lägesnoggrannhet: Objekten är skapade genom stereoskopertolkning eller terrester inmätning (innerstan)
- Aktualitetsstandard: Vissa preciserat kartinnehåll inom planområdet är kontrollerat och aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt

Koordinatsystem i plan och höjd : Sweref 99 20 15 resp RH 2000
Höjdinformation: Höjdkurvor genererade av laserdata från 2019-2020
Ursprung : Digital primärkarta
Underjordiska ledningar och anläggningar redovisas ej på grundkartan
Plangränser och planbestämmelser redovisas ej på grundkartan
Godkänd ur sakhetssynpunkt för spridning
Upphovsrätt : Umeå kommun
Kartan är anpassad för skala 1:1000

TECKENFÖRKLARING

Bostadshus, husliv resp. takkant
Komplementbyggnad, husliv resp. takkant
Barrskog, enstaka barrträd
Lövskog, enstaka lövträd
Berg i dagen , formlämning
Sankmark
GA:X Gemensamhetsanläggning
Ledningsrättsområde
Ägoslagsgräns
Fastighetsgräns
Väg, gång- och cykelväg
Dike
Höjdkurva
Stig
Staket



Översiktsbild

Antagandehandling
Till planen hör:
- Planbeskrivning

Beslut
Antagen:
Laga kraft:
Vidimeras:

Detaljplan för fastigheten
Kökstäppan 1 m.fl.
inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län
Umeå kommun, Detaljplanering, oktober 2025

Johanna Söderholm
Planchef

Henrik Axelsson
Planarkitekt

UMEÅ KOMMUN
BN-2022/00198 Plankartan är ritad av Sandra Thomée

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2025-10-22

§ 226

Tomtebo 2:1, Kålmasken 1, Kökstäppan 1 och Nyttoväxten 2

Diarienr: BN-2022/00198

Detaljplan för Kökstäppan 1 med flera

Beslut

1. **Byggnadsnämnden godkänner detaljplanen för Kökstäppan 1 med flera.**

2. **Byggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplanen för Kökstäppan 1 med flera enligt 5 kap. 27 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.**

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Ärendebeskrivning

Arbetet med att upprätta detaljplanen påbörjades av Umeå kommun, Detaljplanering den 30 november 2022.

Planområdet är beläget i Tomtebo. Detaljplanen bekräftar användningen skola för fastigheterna Kökstäppan 1 och Kålmasken 1. De båda fastigheternas storlek är tänkt att utökas genom att delar av angränsande naturmark inom fastigheten Tomtebo 2:1 tas i anspråk för ändamålet. Detta behöver göras för att säkerställa nödvändig friyta för förskola med sex avdelningar.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar vars friyta bedöms vara för liten för den andel barn som

förskolan är dimensionerad för. Genom att ianspråkta naturmark norr och väster om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn efter planens genomförande blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2.

Fastigheten Kökstäppan 1 är obebyggd och där planeras det för en förskola med sex avdelningar. Även här är fastigheten för liten i förhållande till den planerade bebyggelsen då friytan inte blir tillräckligt stor. Genom att ianspråkta naturmark sydväst om fastigheten tillförs cirka 1 200 m^2 vilket innebär att friytan per barn blir minst 40 m^2 och att den totala sammanhängande friytan blir minst 3 000 m^2 efter planens genomförande. Lillberget är viktigt för allmänhetens tillgång till natur och har dessutom höga naturvärden vilket har medfört att utökningen av skolområdet har placerats för att minimera intrång i naturmark med höga värden.

Inom fastigheten Kålmasken 1 bekräftas användningen bostäder. Byggrätten för bostäder är densamma som för skola, vilket kan generera cirka 30 bostäder.

Detaljplanen bekräftar även användningen återvinning inom fastigheten Nyttoväxten 2 och användningen utökas till att även omfatta parkering, för att möjliggöra en mer flexibel användning.

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande då planförslaget inte överensstämmer med kommunens översiktsplan i sin helhet.

Samråd/Granskning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Samrådsmöte hölls den 17 september 2024.

Av de synpunkter som har inkommit under granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bland annat att Swedavia anser att högsta medgivna höjd över nollplan för samtliga objekt inom planområdet bör regleras. Av

yttrande betecknat som ”Yttrande 1” framgår det bland annat att den som skrivit yttrandet anser att Förskolan Kålmaskens placering ger störningar, skuggig utegård mot norr, går emot Boverkets riktlinjer och stämmer inte heller med Umeå kommuns råd i funktionsprogram. I samma yttrande står det också att Umeå kommun behöver införa solstudier hela året om och det ges även förslag till alternativ placering, utformning och användning.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen, utifrån omfattningen av genomförda revideringar efter granskningsskedet, att förnyad granskning inte behöver ske.

Antagande av detaljplanen överlämnas till kommunfullmäktige med anledning av att detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande eftersom planförslaget inte överensstämmer med översiktsplanen i sin helhet. I det nu aktuella planförslaget innebär utökningen av fastigheten Kålmasken 1 ett avsteg från översiktsplanens användningsavgränsning, där mark som är utpekad för rekreation tas i anspråk för att möjliggöra för ytterligare kvartersmark. Syftet med det här avsteget är att skapa förutsättningar för en förskola med sex avdelningar, vilket kräver en större tomtstorlek än vad som möjliggörs i gällande detaljplan. Det här avsteget bedöms inte motverka översiktsplanens intentioner och intrånget bedöms inte heller påverka någon bevarandevärd naturmark eller något område för rekreation.

Kvarstående synpunkter

De som har kvarstående synpunkter kommer att få underrättelse om beslutet tillsammans med besvärshänvisning.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-02
Antagandehandlingar

- Plankarta daterad oktober 2025
- Planbeskrivning daterad oktober 2025

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande daterat oktober 2025
- Samrådsredogörelse daterad juni 2025

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Protokollsutdrag
2025-10-22

Beredningsansvariga

Henrik Axelsson, planarkitekt
Johanna Söderholm, planchef

Föredragande

Henrik Axelsson, planarkitekt

Beslutsordning

Ordföranden finner att byggnadsnämnden beslutar i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Beslutet med handlingar ska skickas till
Kommunfullmäktige, Umeå kommun

Kommunfullmäktiges beslut ska skickas till
detaljplanering@umea.se

Detaljplanering expedierar därefter beslutet till

- Sökanden
- De med kvarstående synpunkter
- Länsstyrelsen

UMEÅ KOMMUN

Samrådsredogörelse

Diarienummer: BN-2022/00198
Datum: 2025-06-09
Handläggare: Henrik Axelsson

Detaljplan för fastigheten
Kökstäppan 1 m.fl.
inom Tomtebo i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Kökstäppan 1 m.fl. har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för skola och bostäder som är anpassade till rådande stadsbild. Syftet är också att skapa förutsättningar för friyta för lek och utevistelse som följer Boverkets allmänna råd om friyta samt rekommendation om friytans minsta storlek. Ett annat syfte är att bevara de naturvärden som förekommer inom planområdet och att säkerställa ytor för dagvattenhantering. Dessutom syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för återvinning och parkering.

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande och har varit föremål för samråd från den 4 september till den 26 september 2024**.** Samrådskrets, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Nedan redovisas de inkomna synpunkterna. Vissa yttranden har sammanfattats, men kan begäras ut i sin helhet.

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan:

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Länsstyrelsens synpunkter

Naturmiljövärden
Utökningen norr om fastigheten Kålmasken 1 sker på redan avverkad mark som i dagsläget saknar naturvärde.

Planförslaget innebär även att en mindre del av grönområdet på Lillberget ianspråktas som kvartersmark för skola. Området har tidigare varit del av ett större skogsparti. Befintlig skog har minskat påtagligt i takt med att området exploaterats och bebyggts. Genomförandet av planen medför att ytterligare en del av kvarvarande skogsområde påverkas.

Umeå kommun
Postadress: 901 84 Umeå
Besöksadress: Skolgatan 31A
Telefon: 090-16 10 00 (växel)
Webbplats: www.umea.se/kommun

Detaljplanering
Telefon: 090-16 64 90
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/detaljplanering

Det är av stor vikt att det gröna stråket mellan Nydalasjön och Grössjön inklusive Lillberget bibehålls, då detta utgör en spridningskorridor för växter och djur i området.

Lillberget består av gammal naturskogsliknande barrskog på karg hällmark. Enligt planförslaget ska avverkning regleras så att träd med en bröstdiameter över 20 centimeter endast får fällas om trädet är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Precis som framhålls i planunderlaget har dock de flesta av träden en bröstdiameter på cirka 20 cm, då tillväxten begränsas av den karga hällmarken på berget. Det innebär att även träd med relativt liten stamdiameter kan ha en hög ålder och därmed ett högt naturvärde. Vidare anges att fällda träd ska ersättas med nya, men att ersättningsplantan inte behöver vara likvärdig utan kan utgöras av en ung trädplanta.

Länsstyrelsen ifrågasätter hur naturvärdena kan bibehållas om avverkade, potentiellt gamla träd, ersätts med ungplantor. Det är också oklart huruvida utökningen kan ske utan att den sammanhängande gröna korridor kommunen pekat ut i tidigare planförslag äventyras.

Vattenfrågor/MKN Vatten
Beskrivning av miljöproblem för vattenförekomsten Tavlefjärden i tabell på sidan 17 behöver kompletteras med uppgifter om belastning av näringsämnen till följd av urban markanvändning, enskilda avlopp, jord- och skogsbruk.

De vattenförekomster som tar emot ytvatten från detaljplaneområdet har en sämre än god status och åtgärder behöver genomföras för att följa MKN. Kommunen bedömer att ”detaljplanen inte påverkar möjligheten att vattenförekomsterna nedströms ska uppnå god status” och hänvisar till att sträckan är 4 km från detaljplaneområdet till inflödet till Holmsjöbäcken och ytterligare 1 km till Tavlefjärden. I den DP som antogs 2019-09-12 för fastigheten Tomtebo 1:1 samt del av Tomtebo 2:1 gjordes en dagvattenutredning. Synpunkter som då också framfördes från Länsstyrelsen var bland annat att ”det är angeläget att det sker en uppföljning av vattenkvaliteten i Tomtebobäcken (Holmsjöbäcken) för att säkerställa att ingen försämring sker av vattenkvaliteten”. Kommunen bör kunna hänvisa till den dagvattenutredning som tidigare är gjord för området och utifrån den bedöma ev. konsekvenser för vattenmiljön av föreslagen ändring i DP. Om underlag finns bör kommunen även visa ifall den samlade bebyggelsen som har etablerats i området har påverkat vattenkvaliteten i Tomtebobäcken/Holmsjöbäcken och vidare ut i Tavlefjärden.

Kommentar

Kommunen bedömer att bevarandevärda naturvärden i den gröna korridoren inte påverkas mer än marginellt. Korridorens funktion bedöms inte äventyras av utökningen. Utökningen sker i utkanten av korridoren och

den ianspråktar en relativt liten del av korridorens yta. Naturområdet på berget som tas i anspråk påverkar inte markant allmänhetens tillgång till natur. Den gröna korridorens huvudsakliga koppling går i nord-sydlig riktning och rörelse i den ledden påverkas inte av att ytan ianspråktas.

Kommunen anser att man, i det här fallet, bör undvika att fälla träd i så stor utsträckning som möjligt. De planbestämmelser som reglerar fällning av träd har därför ändrats och skärpts. Planbestämmelsen om att träd med en bröstdiameter över 20 centimeter endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk [**n_1**] har ändrats till att träd endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Planbestämmelsen om att fällda träd ska ersättas med nya [**n_2**] har tagits bort. Planbestämmelsen om att marklov krävs även för fällning av träd med en bröstdiameter över 20 centimeter [**a**] har ändrats till att marklov krävs även för fällning av träd. Planbestämmelsen [**n_2**] Fällda träd ska ersättas med nya har tagits bort från plankartan. Legenden på plankartan har uppdaterats med de ändrade planbestämmelserna. Avsnittet under rubriken Naturmiljö i planbeskrivningen har kompletterats med ett stycke om detta och planbeskrivningens bilaga Planbestämmelser med lagstöd har uppdaterats med information om de ändrade planbestämmelserna.

Tabellen på sidan 17 i planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om belastning av näringsämnen till följd av urban markanvändning, enskilda avlopp, jord- och skogsbruk.

I den dagvattenutredning som sedan tidigare finns för området (WSP, 2017) finns några fördröjande åtgärder beskrivna. Det finns också information om förändringar av läge för trumma under vägen, tillagda ytor för dagvattenhantering i norra delen av den nu gällande detaljplanens planområde, en redovisning av rinnvägar och att dagvattnet leds om norr om den nu gällande detaljplanens planområde innan det fortsätter ner mot Sagotjärnen. Enligt den komplettering av dagvattenutredningen som gjordes 2017 föreslås ett antal fördröjnings- och reningsåtgärder, såsom gröna tak, svackdiken, torra dammar, växt- och regnbäddar, genomsläppliga ytor, skelettjordar, stenkistor och nedsänkta stråk. Enligt det ursprungliga dagvattenutredningsdokumentet föreslås en kombination av några av dessa olika åtgärder, som tillsammans har kapacitet att fördröja ner till en nivå så att dagvattenflödet ut till Sagotjärnen inte ökar jämfört med nuläget.

Kommunen bedömer att med dessa föreslagna åtgärder och med reglering genom planbestämmelse, om att minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig [**b**], kommer genomförandet av detaljplanen inte medföra att statusen försämras för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk eller kemisk) för vattenförekomsterna nedströms planområdet (Holmsjöbäcken och Tavlefjärden).

Avsnittet om miljökvalitetsnormer för vatten på sidorna 16-18 har uppdaterats med hänvisningar till den dagvattenutredning som sedan tidigare finns för området (WSP, 2017). Det har också uppdaterats med en bedömning, baserad på dagvattenutredningen, av planförslagets eventuella konsekvenser för vattenmiljön.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Lantmäterimyndigheten i Umeå kommun

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras
Planbeskrivning
Detaljplanen möjliggör även för avstyckning för bostäder inom Kålmasken, vilket bör framgå.

För plangenomförandet viktiga frågor där planen bör förbättras
Planbeskrivning
Är tanken att Kålmasken ska bebyggas med antingen skola eller bostäder? Om så är fallet bör det framgå tydligare.

Delar av planen som bör förbättras
Planbeskrivning
Motiveringen till varför ändring av befintlig detaljplan som ännu har genomförandetid bör förtydligas.

Bör framgå vem det är som ansvarar för att lämna in ansökan om lantmäteriförrättning.

I planbeskrivningen finns tex. planbestämmelsen a_1, i plankartan finns endast a. Se över detta då det finns fler planbestämmelser som ej matchar plankartan.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats med information om att detaljplanen även möjliggör avstyckning för bostadsändamål.

Fastigheten Kålmasken 1 är bebyggd med en förskola med sex avdelningar, vars friyta har bedömts vara för liten för det antal barn som förskolan är dimensionerad för. I den detaljplan som gäller idag är fastigheten planlagd för användningarna skola och bostäder. Användningarna förändras inte i det här planförslaget. Tanken med att planlägga både för användningarna skola och bostäder är, i det här fallet, att skapa flexibilitet inför framtida eventuella förändringar av behovet av skolplatser och bostäder.

Den gällande detaljplanen bedöms kunna upphävas och ersättas, i de delar som det här planförslaget omfattar, under den pågående genomförandetiden. Detta då det inte påverkar någon berörd fastighetsägare negativt och då det finns ett behov av att utöka

fastigheternas storlek, för att säkerställa tillräcklig friyta för förskola med sex stycken avdelningar. Planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt om detta, under den inledande beskrivningen av detaljplanen.

Ansökan om lantmäteriförrättning görs skriftligen till lantmäterimyndigheten i Umeå kommun av respektive fastighetsägare. Planbeskrivningen har kompletterats med information om detta.

Planbeskrivningen har reviderats genom att beteckningar för planbestämmelser, i förekommande fall, har ändrats så att de överensstämmer med de beteckningar som finns i plankartan.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Skanova (Telia company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta ledningskollen.se

Kabelanvisning beställs via ledningskollen.se

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommentar

Skanova har fått utskick av samrådshandlingar i detaljplanearbetet och därmed även varit inbjudna till samrådsmötet. Kommunen bedömer att det är tillräckligt för att tillgodose Skanovas önskemål om deltagande i detaljplanearbetet.

Huruvida ledning kan ligga kvar i befintligt läge, eller behöver flyttas, utreds närmare i detaljprojektering. Eventuell rättighet eller avtal som berör teleanläggningen gäller. Det är fastighetsägarens ansvar att hålla sig informerad om befintliga ledningars läge samt att bekosta eventuell flytt.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Det nya planförslaget möjliggör utökad friyta varav ett av planområdena ianspråktar en del av den gröna korridoren i anslutning till Lillberget för detta.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det kan förtydligas i planbeskrivningen trädens betydelse för lek, skugga och attraktivitet sk ekosystemtjänster och att skogen bör så långt som möjligt vara en del av skolgården. Det finns flera skolgårdar på stadsdelen Tomtebo där skogen är integrerad och utnyttjas för utelek. De bästa exemplen är tex Tomtebogårdsskolan och förskolan Bergatrollet. Sommartid erbjuder skogen skugga och träden filtrerar även föroreningar vilket ökar skolgårdens attraktivitet. I övrigt har inte miljö- och hälsoskyddsnämnden några synpunkter på planförslaget.

Kommentar

I planbeskrivningen, under förändringar och konsekvenser när det gäller barnperspektivet, står det att den utökade tomtarean bidrar till att det ges bättre möjligheter att skapa en attraktiv utemiljö där exempelvis bibehållen natur kan bidra till att främja barns utveckling. Under avsnittet Förändringar och konsekvenser tillhörande Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet står det att de nivåskillnader som berget tillför och dess befintliga vegetation kan bidra till att skapa en spännande och innehållsrik skolgård.

I planförslaget reglerades det innan samrådet med planbestämmelser bland annat om att träd med en bröstdiameter över 20 centimeter endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk [$\mathbf{n_1}$], att fällda träd ska ersättas med nya [$\mathbf{n_2}$] och att marklov krävs även för fällning av träd med en bröstdiameter över 20 centimeter [**a**]. Avdelningen Detaljplanering instämmer i det som Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver om trädens och skogens betydelse för lek, skygga och attraktivitet och anser att man, i det här fallet, bör undvika att fälla träd i så stor utsträckning som möjligt. De planbestämmelser som reglerar fällning av träd har därför ändrats och skärpts. (Se kommentaren till Länsstyrelsens yttrande här ovan). Avsnittet under rubriken Naturmiljö i planbeskrivningen har kompletterats med ett stycke om detta.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Tekniska nämnden, Gator och parker

Inga synpunkter.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Umeåregionens brandförsvar

Tillgång till brandvatten/brandvattenförsörjning
För att säkerställa möjligheterna att genomföra en effektiv släckinsats i händelse av brand behöver en markbrandpost anordnas med längsta avstånd på 150 meter till fastigheterna.

Tillgänglighet – Insatstid
Eftersom insatstiden överstiger 10 minuter till detta område är utrymning med hjälp av räddningstjänsten inte något alternativ.

Notering avseende skydd mot brandspridning mellan byggnader
Ur brandskyddssynpunkt ska det vara minst 8 meter mellan byggnader för att inte krav på brandteknisk avskiljning ska föreligga. Detta är värt att uppmärksamma i planprocessen, så att de blir kända för sökanden i ett tidigt skede.

Kommentar

Närmaste brandpost finns 390 meter respektive 420 meter från fastigheterna i planområdet. Det kan behövas fler, men det hanteras inte inom ramen för arbetet med detaljplanen.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Umeå energi AB

Umeå Energi har inget att erinra avseende fjärrvärme-, el- eller bredbandsledningar.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Vakin, Avfall & återvinning, hushållsavfall

1 januari 2024 blev det obligatoriskt för verksamheter att sortera ut förpackningar. Det blev även obligatoriskt för verksamheter att sortera ut sitt matavfall. Därmed behövs en avfallslösning för dessa fraktioner. Vakin tog även över ansvaret för återvinningsstationerna 1 januari 2024, det är viktigt att säkerställa i detaljplanen att ytan avser plats för återvinningsstation.

Vakin ansvarar för insamling av kommunalt avfall. Med kommunalt avfall avses avfall som uppkommer från hushåll och jämförligt avfall från annan verksamhet. Beställning av kärl och hämtning av mat- och restavfall görs hos Vakin. Förpackningar hämtas av valfri entreprenör.

För hämtning av kommunalt avfall eller avfall under kommunalt ansvar måste transportvägar, mått och anvisningar enligt Vakins anvisningar för avfall och återvinning följas.

Transportvägen ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer, om parkering förekommer måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon kan vägen vara smalare, dock minst 3,5 meter bred.

Träd och annan växtlighet får inte inkräkta på vägens bredd eller den fria höjden. Snövallar får inte inkräkta på transportvägens bredd och transportvägen ska vara halkbekämpad vintertid. Längs hela transportvägen, fram till hämtningsfordonets uppställningsplats, ska det vara fri höjd på minst 4,7 meter. Genomfart eller tömning ska av säkerhetsskäl inte ske utanför entréer. Vid transport, tömning och eventuell vändning ska det vara fri sikt och god framkomlighet.

Körning utanför entréer och vid platser där många personer vistas, som exempelvis lekplatser, ska undvikas. Om sophämtning ska ske inne på fastigheten måste det finnas genomfart eller vändmöjlighet för sopbilen. Vändplan ska ha en diameter på minst 18 meter. Alternativ till detta kan vara en vändplats eller en trevägskorsning som möjliggör en T-vändning.

Se Vakins anvisningar för avfallshantering och återbruk för ytterligare anvisningar gällande dimensionering, framkomlighet mm.

Kommentar

Ett av syftena med detaljplanen är att skapa förutsättningar för återvinning. Inom fastigheten Nyttoväxten 2 bekräftar detaljplanen befintlig användning återvinning [**E_1**], vilket innebär att detaljplanen inte bedöms medföra någon förändring av förutsättningarna avseende återvinning.

Yttrandet bedöms vara tillgodosett i planförslaget.

Vakin, vatten och avlopp

Har inget att erinra.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande 1

Om ”goda sol- och skuggförhållanden” för utemiljön så är inte Kökstäppans förskoleläge i norr så som anges i Umeå kommuns första funktionsprogram 2009/2010 med ”byggnader i norr”. Förskolan är i ett österläge som ger skuggor på närutelekplats från fm och till tidig em.

För att följa funktionsprogramråd behöver ”Kökstäppan”-förskoleläget vara i norr och med utsikt söderut. Då kan förskolan komma längre ifrån trafik i öster med mindre störningar och säkrare barnmiljö.

Enligt yttrandet står det om förskolan Kålmasken att ”solstudier genomförts”. Men att det var endast på sommarhalvåret så på vinterhalvåret finns inga sol- och skuggstudier gjorda. Så verkar det även vara för Kökstäppan, något som då behöver göras innan detaljplanen kan godkännas.

Detaljplaneunderlaget för Kökstäppan 1 med flera visar förskola i österläge och intill/nära gata/trafik. Byggnaden är som Kålmasken, 6 avd. 2 plan, och blir då med inre utformning som inte har utvärderats m a p text/innehåll mot ritning.

I yttrandet finns ett bildcollage som visar förskolan Kålmaskens ”skuggläge” utomhus, emot funktionsprogram. Enligt yttrandet finns inomhus genomgångsrum i groventré med många dörrar liksom inne på avdelningarna, också emot funktionsprogram. Dessutom EN entré per plan vilket ger störningar jämfört med EN per avdelning. Det ger därmed ökade smittrisker.

I planer för nya förskolor har nämnts från politiskt håll liksom medialt att bygga flexibelt för andra behov. Sådant visas i designboken ”Flex-Friskare Förskola”. För Kökstäppan betyder det att planera för 8 avd 2 plan (nu 6 – 2) där annat behov nyttjas till barnantalet ökat.

Yttrandet innehåller även beskrivande bilder och förslag på material som skulle kunna användas i arbetet.

Kommentar

Förskolans utformning har ännu inte detaljprojekterats och byggnadens placering är inte fastställd. Plankartan låser ingen utformning utan lämnar gestaltningen öppen, förutsatt att kraven på tillräcklig friyta kan tillgodoses. Det finns en placeringsbestämmelse [**p**] som reglerar att huvudbyggnad ska placeras med fasadens långsida mot gata och torg, högst 1,0 meter från fastighetsgräns, i syfte att säkerställa en stadsmässig karaktär och anpassning till omgivningen.

Skuggstudie för fastigheten Kökstäppan 1 omfattar vårdagjämning 20 mars, högsommar 20 juli samt höstdagjämning 23 september. Dessa tidpunkter har valts för att illustrera de tidpunkter som föreslagen bebyggelse påverkar omkringliggande bebyggelse mest, samt tidpunkter då även annan befintlig bebyggelse skuggar.

Yttrandet bedöms inte kunna tillgodoses i planförslaget.

Ändringar efter samråd

Planhandlingarna har ändrats på följande punkter:

Plankartan

- Planbestämmelsen [**n_2**] Fällda träd ska ersättas med nya har tagits bort.
- Beteckningen för planbestämmelsen [**n_3**] Endast parkering för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt parkering för hämta/lämna får anordnas har ändrats till [**n_2**].
- Legenden har uppdaterats med de ändrade planbestämmelserna: [**$n_{1]}$** Träd får endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk och [**a**] Marklov krävs även för fällning av träd.
- Planbestämmelsen [**f**] Minst 50 % av cykelparkering anordnas väderskyddad har tagits bort.
- Planbestämmelsen [**e_2**] Största byggnadsarea är 125 m² för komplementbyggnader har ändrats till Största byggnadsarea är 150 m² för komplementbyggnader.

Planbeskrivningen:

- Avsnittet under rubriken Naturmiljö har kompletterats med ett stycke om att kommunen anser att man, i det här fallet, bör undvika att fälla träd i så stor utsträckning som möjligt och med information om de ändrade planbestämmelserna kopplat till fällning av träd.
- Planbeskrivningens bilaga Planbestämmelser med lagstöd har uppdaterats med information om de ändrade planbestämmelserna.
- Tabellen på sidan 17 har kompletterats med uppgifter om belastning av näringsämnen till följd av urban markanvändning, enskilda avlopp, jord- och skogsbruk.
- Avsnittet om miljökvalitetsnormer för vatten på sidorna 16-18 har uppdaterats med hänvisningar till den dagvattenutredning som sedan tidigare finns för området (WSP, 2017). Det har också uppdaterats med en bedömning, baserad på dagvattenutredningen, av planförslagets eventuella konsekvenser för vattenmiljön.
- Har kompletterats med information om att detaljplanen även möjliggör för avstyckning för bostadsändamål. Kompletteringen har gjorts både i löpande text och i tabell.
- Har kompletterats med ett avsnitt, under den inledande beskrivningen av detaljplanen, med en motivering till varför den befintliga detaljplanen bedöms kunna upphävas och ersättas, i de delar som det här planförslaget omfattar, under den pågående genomförandetiden.
- Har kompletterats med information om att ansökan om lantmäteriförrättning görs skriftligen till lantmäterimyndigheten i Umeå kommun av respektive fastighetsägare.

- Har reviderats genom att beteckningar för planbestämmelser, i förekommande fall, har ändrats så att de överensstämmer med de beteckningar som finns i plankartan.
- Redaktionella ändringar.

Detaljplanering, Umeå kommun, juni 2025

Denna handling har godkänts av tillförordnad planchef Harry Bertilsson med planarkitekt Henrik Axelsson som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse

2025-11-14

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Diarienr: KS-2025/00063

KSPLU Informationsärenden 2025-11-25

Förslag till beslut

Ärendebeskrivning

- Redovisning av landsbygdsdag 2025 samt landsbygdsutvecklingsrådets verksamhetsår - Linn Alexandersson, Jennie Bergvall Kalén, 15 min
- Stadsdirektören informerar

Beredningsansvariga

Elin Pietroni

Beslutet ska skickas till

Förnamn, Efternamn Befattning	Olov Häggström Utredare

UMEÅ KOMMUN

Tjänsteskrivelse
2025-11-10

Kommunstyrelsens
planeringsutskott

Diarienr: KS-2024/00968

Information: redovisning av projektet ”Med ön som katalysator”, SustainGov

Förslag till beslut
Kommunstyrelsens planeringsutskott beslutar

Att redovisningen med bifogad analys läggs till handlingarna.

Ärendebeskrivning
Under 2025 har Strategisk Utveckling tillsammans med föreningen Holmöns Utvecklingsforum och Region Västerbotten bedrivit förstudieprojektet *Med ön som katalysator – lokala modeller för hälsa och social välfärd i arktiska landsbygder*.

Projektet har undersökt hur offentlig sektor kan organisera sig på nya sätt för att bättre möta behoven av omsorg och social välfärd i landsbygder, med Holmön som exempel.

Projektets kunskap och resultat har samlats i en analys, som genom exemplet Holmön visar vilka systemutmaningar som idag präglar offentlig service i landsbygder. Analysen bygger på dialoger som gjorts med tjänstepersoner från flera olika förvaltningar och med boende på Holmön. Resultatet handlar om allt från brist på offentlig närvaro på ön, till låg lokalkännedom, hög grad av transportberoende och otillräcklig krisberedskap.

Analysen lyfter också fem konkreta åtgärdsförslag, som nu kommer att tas vidare i ett genomförandeprojekt finansierat av SustainGov, som också stod bakom förstudien. Arbetet startar i december 2025 och pågår under två år.

SustainGov är ett av fem program inom Impact Innovation, Sveriges stora innovationssatsning för 2030-talet.

Beslutsunderlag
Systemanalys 2025: Med ön som katalysator – Lokala modeller för hälsa och social välfärd i arktiska landsbygder

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2024/00968

Beredningsansvariga

Jennie Bergvall Kalén, landsbygdsstrateg, Strategisk Utveckling

SYSTEMANALYS 2025

Med ön som katalysator

Lokala modeller för hälsa och social välfärd i arktiska landsbygder

Genomförbarhetsstudie inom SustainGov.



UMEÅ KOMMUN

www.umea.se

Produktion
Oktober 2025.

Text:
Jennie Bergvall Kalén
projektledare och landsbygdsstrateg, Umeå kommun
090-16 14 74
jennie.bergvall.kalen@umea.se

Jorik Otterbjörk, Holmöns Utvecklingsforum
otterbjork@gmail.com

Statistik: Josefina Marklin, Umeå kommun.

Omslagsfoto: Nathalie Hjalmarson, Umeå kommun.

Grafisk form: Mia Han, Umeå kommun.

Besök vår webbplats: umea.se/landsbygd

Innehållsförteckning

Sammanfattning 5

Om projektet 6

Bakgrund till projektet..... 6

Mål med projektet..... 7

Systemsyn 8

Systemanalys 9

Avgränsning – system i fokus 9

Om systemet Holmön och dess aktörer 9

Kunskapsinsamling..... 12

Dialogmetod.....12

Identifierade utmaningar – systemproblematik..... 16

Diskussion.....18

Förslag på åtgärder..... 21

Slutsats.....23

Sammanfattning

Med ön som katalysator är ett förstudieprojekt som genomförts under 2025 av Umeå kommun, Holmöns Utvecklingsforum och Glesbygdsmediciniskt centrum inom Region Västerbotten. Projektet har undersökt hur offentlig sektor kan organisera sig på nya sätt för att bättre möta behoven av omsorg och social välfärd i landsbygder, med Holmön som exempel.

Holmön är en ö som saknar offentlig service och där brister i färjetrafiken gör att invånarna inte heller kan dagspendla året runt för service och arbete på fastlandet. I detta projekt har vi dock ställt oss frågan huruvida den största barriären är de bristande kommunikationerna till och från ön, eller om det är det offentligas sätt att organisera sig för att möta de lokala förutsättningarna?

Systemanalysen som tagits fram visar på en rad systemutmaningar som präglar offentlig service i landsbygder – från brist på offentlig närvaro, låg lokal kännedom och organisatorisk fragmentering, till transportberoende och otillräcklig krisberedskap. Exemplet Holmön synliggör hur urbana normer och centraliserade strukturer ofta missgynnar platser med avvikande förutsättningar, vilket riskerar att underminera både tilliten till välfärden hos invånare och möjligheten till ett hållbart året-runt-boende.

För att möta dessa utmaningar föreslås fem konkreta insatser som tagits fram i samverkan med lokalsamhället på Holmön, Umeå kommun och Region Västerbotten. Bland annat ett medborgardrivet samhällsrum, en lokal koordinatortjänst och nya samverkansmodeller mellan civilsamhälle och offentlig sektor. Genom ett platsbaserat och digifysiskt angreppssätt syftar insatserna till att öka tryggheten, stärka den offentliga närvaron och minska beroendet av transporter.

På så vis kan Holmön fungera som en katalysator för systemförändring och en mer hållbar offentlig sektor, med stor uppskalningspotential för fler landsbygder och skärgårdar i Sverige.



Foto: Philip Avesand.

Berguddens fyr på Holmön.

Om projektet

Med ön som katalysator – lokala modeller för hälsa och social välfärd i arktiska landsbygder är ett projekt som bedrivits under 2025 av Umeå kommun tillsammans med föreningen Holmöns Utvecklingsforum och Glesbygdsmediciniskt centrum inom Region Västerbotten.

Projektet har syftat till att med utgångspunkt i Holmön i Umeå kommun, utforska hur offentliga verksamheter kan organisera sig på nya sätt för att möta behoven av omsorg och social välfärd i landsbygder.

Projektets kunskap och resultat har samlats i denna systemanalys. Analysen ger både exempel på utmaningar som offentlig sektor idag stöter på i arbetet med service och omsorg i landsbygder, samt förslag på idéer och insatser om hur offentlig förvaltning kan ställa om och arbeta för att bidra till mer jämlika och jämställda livsvillkor för alla invånare, oavsett geografi.

Projektet är en genomförbarhetsstudie som finansierats av SustainGov, ett av fem program inom Impact Innovation 2030, Sveriges stora innovationssatsning för 2030-talet.[1] SustainGov är en gemensam satsning av Vinnova, Formas och Energimyndigheten.

Bakgrund till projektet

Idag finns stora utmaningar för såväl kommuner som regioner att tillgodose behoven av service och social välfärd i landsbygder, där avstånden oftast är långa och befolkningsunderlaget glest. Behoven av vård och omsorg ökar dessutom – bara inom Umeå kommun väntas andelen 80 år och äldre öka med 60 procent fram till 2031.[2] Detta samtidigt som konkurrensen om arbetskraft ökar. Sveriges kommuner och regioner (SKR) slår fast att bristen på arbetskraft gör att rekryteringar inte är den enda lösningen för välfärden – här krävs nya arbetssätt.[3]

Utifrån detta blir det viktigt att inta ett geografiskt perspektiv och utforska hur offentlig verksamhet kan ställa om för att möta de behov som finns i landsbygder och på platser där den offentliga närvaron är låg – eller till och med obefintlig. Platser där det är svårt att tillgodose behoven på traditionella vis. Det är inte bara en rättvisefråga för invånarna, utan även en framtidsfråga för de många kommuner och regioner som brottas med både ekonomi och kompetensförsörjning.

En plats som speglar denna problematik på ett tydligt sätt är Holmön, en ö en mil ut i norra Kvarken i Umeå kommun. Idag finns ingen offentlig service kvar på Holmön, tidigare har här funnits både förskola och skola i omgångar samt ett äldreboende som drevs i privat regi. Kommunikationerna till ön kantas dessutom av stora problem, framför allt under vinterhalvåret, med inställda färjeturer och otillräcklig ersättningstrafik. Problemen i trafiken har resulterat i att boende på ön inte längre kan dagspendla till fastlandet för arbete eller service året runt.

Den osäkra trafiksituationen har gjort att många boende känt sig tvungna att flytta i land. Situationen är minst sagt problematisk och omsorgsfrågorna upplevs som ödesfrågor bland de som bor och verkar på ön. De unga öborna drömmer om att kunna kombinera sitt boende på ön med ett familjeliv och ett jobb på fastlandet, medan de äldre vittnar om en känsla av otrygghet för vad som ska hända när behoven av stöd och hjälp i vardagen ökar. Gemensamt för båda grupper är det ständigt närvarande hotet om att en dag behöva flytta i land mot sin vilja.

1 Inom utlysningen ”Samverkan för främjande och förebyggande insatser”.
2 Befolkningsprognos Umeå kommun år 2024–2035.
3 Kompetensförsörjning äldreomsorg | SKR

Att underlaget för service är för litet för att varken offentliga eller privata aktörer ska kunna tillgodose behoven är inget som är unikt för Holmön – tvärtom är detta en typisk problematik som drabbar många landsbygdsrika kommuner, både mindre landsbygdskommuner och kommuner med växande städer som Umeå. Det som utmärker Holmön är dess isolerade läge och brist på andra alternativ.

Under dessa omständigheter är det svårt för Umeå kommun att tillgodose behoven av stöd och omsorg som finns på ön. I detta projekt har vi dock ställt oss frågan huruvida den största barriären är de bristande kommunikationerna till och från ön, eller om det är det offentligas sätt att organisera sig för att möta de lokala förutsättningarna?

Holmöns isolerade läge har gjort detta till en unik pilotstudie för att förstå och utveckla lokala modeller som på sikt kan skalas upp och tillämpas i andra landsbygder. Den tydliga avgränsningen bjuder in att titta på dessa frågor utifrån ett helhetsperspektiv, för på en ö hänger alla frågor samman på ett väldigt konkret sätt. Här finns alltså stor potential att testa och utveckla modeller och lösningar som kan användas för fler platser, som andra skärgårdssamhällen, landsbygder och orter med säsongsbetonade variationer i befolkningen.

Mål med projektet

Målet med projektet har varit att formulera denna systemanalys, som genom exemplet Holmön visar på hur offentlig förvaltning kan ställa om och organisera sig på nya sätt för att möta behov av omsorg och social välfärd i landsbygder. Begreppet omsorg ska här tolkas i dess breda bemärkelse (från engelskans ”care”) och syftar inte endast till traditionell offentlig service som skola, barnomsorg och hemtjänst, utan även på främjande av välbefinnande, folkhälsa och social hållbarhet.

Systemanalysen visar både vilka utmaningar och barriärer som står i vägen idag, samt vilka främjande insatser som offentlig sektor kan göra för att bidra till mer jämlika och jämställda livsvillkor oavsett geografisk tillhörighet. Systemanalysen utgör på så vis grund inför nästa steg – att testa skarpt och implementera nya arbetssätt som kan öka graden av service och social välfärd i landsbygder.



Foto: Nathalie Hjalmarson.

Holmöns Båtmuseum.

Systemsyn

I analysen har vi använt oss av perspektivet systemsyn, som ett sätt att bättre förstå helheten i exemplet Holmön. Det finns inga exakta definitioner av systemsyn som begrepp, men vi har valt att använda oss av Lennart Wittbergs definition från boken ”Systemsyn i praktiken”, där systemsyn beskrivs som ett sätt att *försöka förstå världen genom att se hur delar eller objekt relaterar till varandra* och att när de gör det utifrån ett gemensamt syfte så skapas ett system.

Systemsyn handlar om att lyfta blicken från att endast se separata, enskilda delar och i stället försöka se vad som händer när dessa delar samverkar med varandra. Delarna kan vara vad som helst, exempelvis människor, djur, växter och så vidare. Oavsett vad delarna är för något så *samverkar och interagerar* de med varandra, det vill säga att det finns relationer mellan delarna. Systemet har ett visst *syfte* eller en funktion som binder ihop delarna och som definierar och avgränsar systemet.[4]

Wittberg skiljer mellan **komplexa** och **komplicerade** system.

- **Komplexa system** består av delar som samverkar och är i ständig förändring, med förmåga att ta beslut, lära och anpassa sig. Som exempel kan nämnas samhällen, regnskogar eller organisationer. I en regnskog interagerar djur och växter med varandra, i en organisation är det människor i olika roller.
- **Komplicerade system** har delar utan egen handlingsförmåga och fungerar på förutsägbara sätt, som maskiner. En kaffekokare har olika delar som samverkar med varandra, men samverkan sker alltid på samma sätt och därför kan kaffekokaren bara göra det den designats för.

Wittberg menar att det är avgörande att förstå skillnaden mellan komplexa och komplicerade system för att förstå systemsyn. Något som är utmärkande för alla slags system är att de har funktioner eller förmågor som inte finns hos de separata delarna. En klocka kan exempelvis visa tiden, men ett separat kugghjul saknar den förmågan. Systemet är alltså inte summan av delarna, utan *blir något annat* eftersom delarna samverkar och interagerar med varandra.

Wittberg menar också att ett holistiskt tänkande är viktigt för att förstå komplexa system. Holism är ett synsätt som utgår från att inget existerar i total isolering och att kontexten alltid är avgörande för att förstå något. Det handlar om att försöka se flera perspektiv samtidigt och inte bryta upp ett system i separata delar, eftersom vi då tappar relationerna mellan delarna. När delar i ett system bryts isär och ses som separata delar så upphör systemet att existera.

System har sällan tydliga gränser och system verkar oftast i andra system – det går att se det som *olika system-nivåer.* Genom att röra sig mellan olika systemnivåer går det att få en bättre förståelse för hur olika delar förhåller sig till varandra, för helheten.

> *”Vi kan inte förstå vad en skog är för något endast genom att studera ett träd. Vi behöver zooma ut för att se hela skogen, men då kan vi inte förstå vad ett träd är för något. Vi behöver zooma in igen. Kanske zooma ut ytterligare för att se vad som finns utanför skogen och även zooma in ytterligare för att förstå delar av trädet. Vi förstår bladet bättre när vi förstår trädet.”*[5]

4 Systemsyn i praktiken, Lennart Wittberg (2023).
5 Systemsyn i praktiken, Lennart Wittberg (2023).

5 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov - KS-2024/00968-15 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov : Systemanalys - Med ön som katalysator 2025 (tillgänglighetsanpassad)

Systemanalys

Avgränsning – system i fokus

I den här systemanalysen har vi valt att se samhället Holmön som ett system. Samtidigt verkar Holmön i flera andra större system – kommunen Umeå, länet Västerbotten, landet Sverige.

Vi har också avgränsat oss ytterligare genom att analysera systemet Holmön utifrån ett service- och omsorgs-perspektiv. På så vis har fokus lagts på vilka förutsättningar som behövs för människor att bo och verka på ön året runt, vilka behov och brister som finns idag, samt vilka aktörer som möjliggör ett året runt-boende på ön.

Om systemet Holmön och dess aktörer

Holmön som samhälle

Holmön är en ö belägen i norra Kvarken, cirka en mil från fastlandet i Umeå kommun. Ön har varit fast befolkad sedan 1300-talet, med sin befolkningstopp under första halvan av 1900-talet när det bodde närmare 500 personer på ön. Mellan åren 1952 och 1974 utgjorde Holmön en egen kommun – Sveriges minsta sett till invånarantalet – innan ön slogs samman med Umeå kommun.

Samhället kännetecknas idag av en liten och varierande befolkning, där invånarantalet fluktuerar kraftigt mellan årstid och säsong. Tillgången till offentlig service har successivt minskat – idag finns ingen skola, förskola eller äldreomsorg kvar, och invånarna är i hög grad beroende av färjetrafiken för att ta del av vård, service och arbetsmöjligheter på fastlandet. Brister i färjetrafiken omöjliggör dock dagspendling året runt, framför allt under vinterhalvåret.

Ön präglas av ett starkt civilsamhälle med stort lokalt engagemang och rikt föreningsliv. Civilsamhället bär upp många viktiga funktioner och evenemang på ön så som affär, hamnskötsel, vandrarhem, museum och musik-festivaler.



Foto: Nathalie Hjalmarson.

Holmöns Prästgård, bygdegård och viktig mötesplats på ön.

Aktörer och intressenter i systemet

Följande har identifierats som nyckelaktörer för systemet Holmön, utifrån ett service- och omsorgsperspektiv:

- **Medborgare** – Holmöns invånare utgör grunden i systemet. Här ryms idag ett 50-tal bofasta, samt runt 400 fritidsboende som vistas på ön i olika grad under året.
- **Servicenoder** – Affären Holmöns lanthandel i hamnområdet och bygdegården Holmöns prästgård mitt i byn fungerar som centrala nav för både praktisk service och social gemenskap. Båda verksamheter är öppna året runt och medlemsägda.
- **Det organiserade civilsamhället** – Föreningar och organisationer, exempelvis brandvärnet och Holmöns Utvecklingsforum, tar ett stort ansvar för lokala frågor och trygghet.
- **Det oorganiserade civilsamhället** – Grannsamverkan, släktband och vänskapsrelationer bidrar till att skapa en stark social väv på ön.
- **Umeå kommun**
    - *Den synliga kommunen*: verksamheter med löpande närvaro på ön, som Umeå fritid (drift av service-anläggning) och de kommunala bolagen Vakin (ansvar för vatten, avlopp och avfallshantering) och Umeå Energi (elnätet).
    - *Den osynliga kommunen*: verksamheter som formellt ansvarar för service men inte finns närvarande på Holmön, exempelvis äldreomsorg, förskola/skola och socialtjänst.
- **Region Västerbotten** – Ansvarar för primärvård och sjukvård, men saknar lokal närvaro på ön. Invånarna är beroende av vård på fastlandet, vilket gör systemet sårbart vid störningar i transporterna.
- **Länsstyrelsen Västerbotten** – ansvarar över de statliga naturreservaten på ögruppen och därmed för att tillgängliggöra dessa för allmänheten. I ett service- och omsorgsperspektiv har detta stor betydelse, då servicefunktionerna på ön idag är starkt beroende av besöksnäring. Länsstyrelsen har inget formellt uppdrag kopplat till service och omsorg.
- **Trafikverket** – ansvarar för året runt-trafiken på Holmöleden. Fungerande transporter är avgörande för människors möjligheter att bo, besöka och bedriva verksamheter på ön året runt. Trafikverket har inget formellt uppdrag kopplat till service och omsorg.

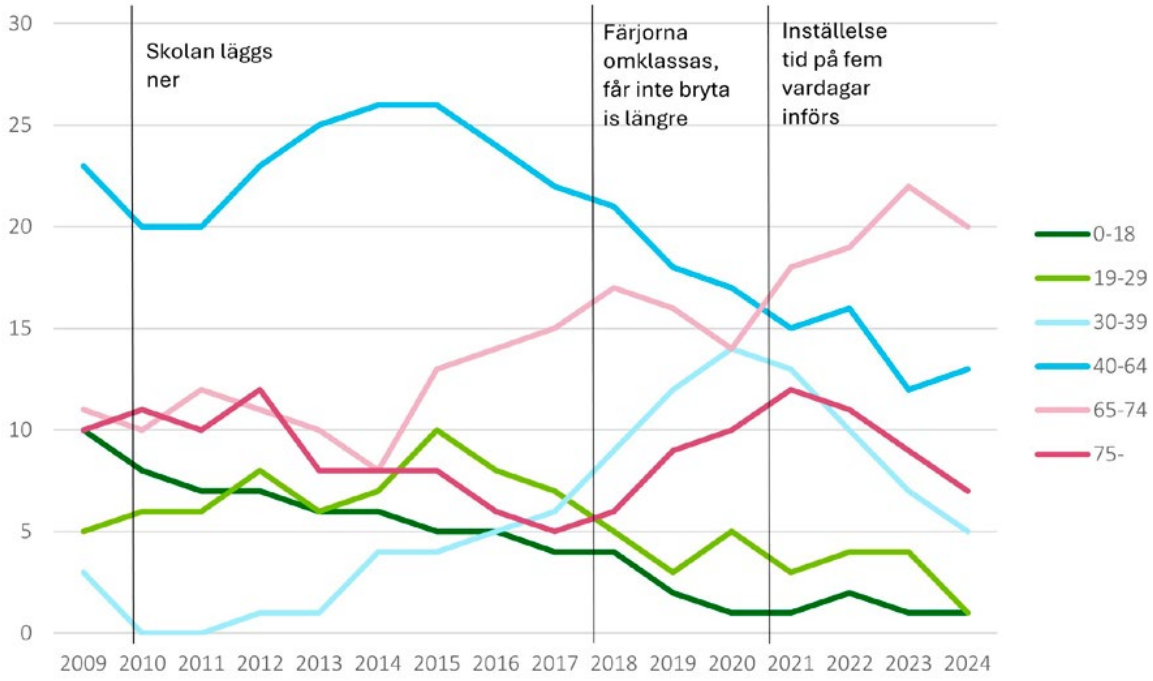
Förändringar inom service

Figur 1, på nästa sida, visar hur befolkningsutvecklingen per åldersgrupp sett ut på Holmön under perioden 2009–2024. Här finns också markerat de stora förändringar som skett inom serviceområdet, som nedläggning av skolan och förändringar i trafiken.

År 2018 omklassades färjorna så att de inte längre får bryta is. När färjorna inte längre kan köra, sätts ersättningstrafik in bestående av svävare eller helikopter. Svävaren kräver dock tjock och plan is och med allt mildare vintrar så används den sällan. Det innebär att helikopter främst används.

Vintern 2020/2021 infördes ett trafikdirektiv som innebär att helikoptern inte sätts in förrän det varit fem vardagars stillestånd i trafiken. Eftersom helgdagar inte räknas in, så innebär det i praktiken att boende på Holmön riskerar att isoleras upp till 8–9 dagar innan ersättningstrafik sätts in. Det har gjort att många inte längre kan bo på ön under vintern och att deltidsboende och fritidsboende inte vågar sig ut till ön över helger på grund av rädslan att inte ta sig tillbaka fastlandet. Detta påverkar också öns servicefunktioner negativt, eftersom kundunderlaget minskar markant.

Figur 1. Befolkningsutveckling per åldersgrupp.



Figur 1 visar på förändringar inom alla åldersgrupper. Den enda åldersgrupp som ökat någorlunda stadigt över tid är 65–74 år, de övriga åldersgrupperna har minskat. Skolans nedläggning och försämringarna i trafiken kan antas ha påverkat befolkningsutvecklingen negativt. Speciellt helikopterns inställelsetid på fem vardagar lyfts fram av flera Holmöbor som något som omöjliggör ett boende på ön under vinterhalvåret.[6]

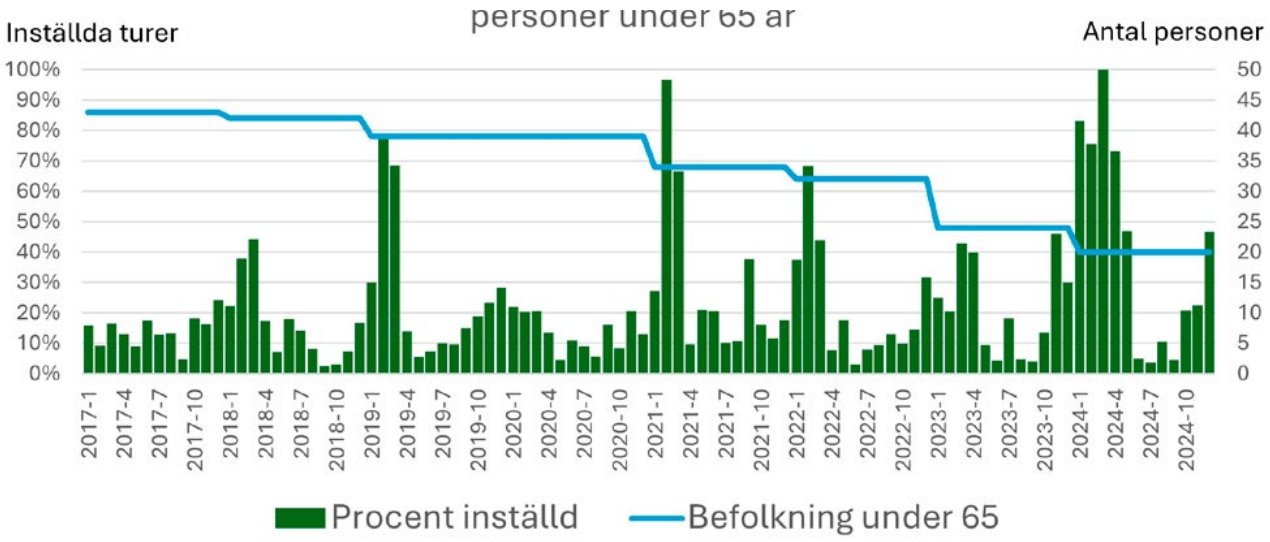
> *”Att kunna veta att det går att ta sig hem eller till jobb inom närtid. Det tär på en att inte veta om trafiken kommer i gång om upp till nio dagar. Det är okej om trafiken är inställt i en eller två dagar, men inte att sätta i system att den ska vara inställd i fem vardagar plus helger.”*
>
> *”Om trafiken var mer tillförlitlig året runt skulle jag ha möjlighet att bo på ön även vintertid. Nu måste jag ofta välja sida på grund av jobb och så vidare när vintern kommer. Blir då borta från hemmet under längre perioder.”*
>
> ***Enkätsvar från boende på Holmön, från rapporten Holmötrafiken – behov idag och imorgon (Umeå kommun, 2023).***

Sambandet mellan osäkerheter i trafiken och antalet boende på Holmön blir också märkbart när statistik över inställda färjeturer jämförs med befolkningsutvecklingen av folkbokförda under 65 år, se figur 2. Här syns tydligt hur antalet inställda turer ökat över åren, med toppmätningar åren 2021–2024, samtidigt som antalet personer under 65 år minskat kraftigt.

Statistiken över antalet inställda turer kommer från Trafikverket, men då myndigheten inte för specifik statistik över inställda turer så bygger detta på siffror över antal passagerare, där färjeturer med 0 passagerare kan antas vara inställda turer. Framför allt under vintermånaderna, då problemen i trafiken är som störst.

6 Rapporten Holmötrafiken – behov idag och imorgon, Umeå kommun 2023.

Figur 2. Inställda turer eller antal turer helt utan passagerare, samt antal personer under 65 år.



Kunskapsinsamling

Den kunskap och de resultat som projektet genererat och som utgör grund för denna systemanalys bygger framför allt på dialoger, huvudsakligen med Umeå kommuns olika verksamheter och med boende och verksamma på Holmön. Dialoger har även förts med andra externa aktörer som varit till stor nytta, exempelvis skärgårdskommuner, Skärgårdarnas riksförbund och forskningsnätverket Swedish Network for Island research (SNIR). Utöver detta har statistik om Holmön samlats in kring befolkning, resande och besökande.

Projektparterna Holmön Utvecklingsforum och Region Västerbottens enhet Glesbygdsmediciniskt centrum har haft nyckelroller i kunskapsinsamlingen och varit med i såväl planering som genomförande av projektets samtliga aktiviteter.

Dialogmetod

Under projektet har totalt fyra stora workshops genomförts, varav två haft fokus på Umeå kommuns egna verksamheter och två genomförts på Holmön tillsammans med boende och tjänstepersoner. Dialogerna har planerats utifrån ett normkritiskt perspektiv för att säkra att olika grupper av människor haft möjlighet att delta och komma till tals.

Som stöd i arbetet har Innovationsguiden använts, ett verktyg från Sveriges kommuner och Regioner (SKR) som guidar en steg-för-steg tjänstedesignprocess med fokus på välfärd.[7]

Förvaltningsöverskridande dialoger

Två workshops har genomförts med sex kommunala förvaltningar där flera verksamheter varit representerade, som Teknik och Fastighet (Digital omställning och IT), Fritid, Kultur, Utbildning, Stadsledningskontoret (Samhällsskydd och beredskap, Strategisk utveckling) och Äldreomsorg.

7 Innovationsguiden | Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

I den första workshopen reflekterade deltagarna över hur deras förvaltningar idag arbetar med Umeås landsbygder, samt gemensamma utmaningar kopplat till service och social välfärd. Den andra workshopen byggde vidare på de identifierade utmaningarna. Deltagarna genomförde tre övningar:

1. **Geografiska glasögon:** Arbete i grupper utifrån olika byars specifika förutsättningar, där platsbundna utmaningar identifierades och diskuterades.
2. **Prioritering**: Röstning på de utmaningar som upplevdes mest kritiska för kommunen att hantera.
3. **Gemensam dialog**: Diskussion kring hur utmaningarna kan hanteras på nya sätt jämfört med idag.

Workshopen avslutades med en reflektion från Glesbygdsmedicinskt centrum utifrån ett regionalt perspektiv.

Topp 5 utmaningar efter prioritering: kommuninterna workshops

1. **Transporter**
   Utmaning för Kompetensförsörjning.
   Svårt för unga att ta sig till/från aktiviteter.
2. **Samverkan över förvaltningsgränser**
   Krävs nya arbetssätt, behövs helhetsbild.
   Samverkan över kommungränser.
3. **Lokalt engagemang**
   Få fler att engagera sig i föreningslivet.
   Möjliggöra en väg in i kommunen.
4. **Kompetensförsörjning**
   Långa avstånd.
   Öka självständigheten hos äldre.
   Skollokaler av tillräcklig kvalitet, anpassning vid förändrade elevantal.
   Breddkompetens inom läraryrket, kompetens för drift av infrastruktur.
5. **Politisk och ekonomisk styrning**
   Beslut utan tillsättning av medel, principen medel före mål.
   Begränsningar i samarbete pga. lagkrav (myndighetsutövning).

Medborgardialoger

Holmöns Prästgård har fungerat som ett medborgarcenter och en öppen mötesplats under projektet, där boende och tjänstepersoner kunnat mötas för samtal, kunskapsutbyte och idégenerering. Utifrån detta växte även *Ö-hubben* fram: ett bokningsbart projektkontor för kommunanställda, som ett konkret sätt att öka närvaron på ön och bättre förstå lokala förutsättningar och behov.

Två workshops, kallade *living labs*, har hållits med ö-bor och tjänstepersoner. Under den första träffen presenterades insikterna från de kommuninterna träffarna och deltagarna fick möjlighet att diskutera och komplettera denna bild utifrån lokala utmaningar. Därefter gjordes en omröstning kring vilka utmaningar som upplevs viktigast att jobba med tillsammans. Som ett nästa steg fick deltagarna börja skissa idéer individuellt: 1–3 radikala sätt att möta upp de prioriterade utmaningarna. Därefter vidareutvecklade deltagarna varandras idéer, med utgångspunkten att göra en bra idé ännu bättre.

Under den andra träffen fick deltagarna fördjupa sina idéskisser. Dessa idéer ligger nu till grund för de insatsförslag som presenteras senare i denna systemanalys.

Topp 5 utmaningar efter prioritering: workshops på Holmön

1. **Kompetensförsörjning**
   Hemtjänst och hemsjukvård vid behov.
   Multitjänst lokalt.
   Äldreboende året om.
2. **Vård**
   Sjukvårdsresurs på ön då och då.
   Bemannad mottagning på ön, exempelvis vaccinationer, enklare undersökningar.
3. **Beredskap**
   Service- och trygghetspunkt kopplad till öns affär.
   IVPA-utbildning (i väntan på ambulans) till lokala brandvärnet.
   Försvarsfråga.
4. **Ökad flexibilitet**
   Dispens från regler, till exempel färdtjänst.
   Orimliga krav kring förskola/skola.
   Flexiblare tänk gällande äldreomsorg.
5. **Fler fysiska mötesplatser**
   Pop up-verksamheter; läger, samverkan med konfirmation, utbildningar etc.



Foto: Nathalie Hjalmarson.

Living lab-träff på Holmön.

5 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov - KS-2024/00968-15 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov : Systemanalys - Med ön som katalysator 2025 (tillgänglighetsanpassad)

Behovskartläggning Holmön

En behovskartläggning av platsen Holmön har genomförts med fokus på omsorg, hälsa och trygghet. Den baseras på lokalt utvecklingsarbete av Holmöns Utvecklingsforum samt djupintervjuer med boende, framför allt personer i behov av omsorg. Kartläggningen resulterade i ett antal återkommande huvudpunkter:

Upplevelse av att stå utanför välfärden

Flera invånare beskriver en känsla av att vara ”bortkopplade från välfärden”. Ett konkret exempel är äldre personer som beviljats hemtjänst, men där besluten inte kunnat verkställas eftersom kommunen inte lyckats ordna personal och då färjetrafiken upplevs för osäker delar av året. Detta skapar misstro och leder till att vissa invånare inte längre vågar eller orkar ansöka om den hjälp de har rätt till.

Utdragna beslutsprocesser

Beslutsprocesser kring exempelvis pedagogisk omsorg och hemtjänst upplevs som alltför utdragna. När tiden mellan behov och verkställighet blir för lång riskerar behoven att förändras eller försvinna helt – i flera fall har personer hunnit flytta från ön innan beslutet fått praktisk betydelse.

Outnyttjad kompetens

Det finns deltidsboende på Holmön med relevant yrkeskompetens, exempelvis inom vård och omsorg. Umeå kommun har i vissa fall hänvisat till brist på personal som en förklaring till att exempelvis beslut om hemtjänst inte verkställts – trots att utbildad personal finns att tillgå.

Ideell utmattning

Föreningslivet på ön drar ett stort lass och de servicefunktioner som finns att tillgå bygger på lokala krafter. Samtidigt finns en tydligt utbredd ideell utmattning. På ön finns också ett oorganiserat civilsamhälle och grannsamverkan som fungerar som en ”informell hemtjänst”, där grannar tar hand om och hjälper varandra. Detta har stor betydelse för framför allt äldres möjligheter att bo kvar på ön.



Foto: Nathalie Hjalmarson.

Volontärarbetare på Holmöns lanthandel.

Identifierade utmaningar – systemproblematik

Genom de dialoger, workshops och djupintervjuer som genomförts framkommer flera återkommande utmaningar gällande det offentligas förmåga att tillhandahålla service, omsorg och social välfärd i landsbygder. Genom exemplet Holmön blir en underliggande systemproblematik tydlig, vilken har sammanfattats i nio punkter. Dessa punkter hänger alla samman och bidrar till varandra, likt en effektkedja.

1. Brist på offentlig närvaro

Genom dialoger med boende på Holmön blir det tydligt att bristen på offentlig närvaro upplevs som lika avgörande för att kunna bo på ön året runt som bristen på fungerande transporter. Avsaknaden av en kontinuerlig offentlig närvaro bidrar till att boende känner sig avskurna från välfärden. Det leder också till en ansvarsförskjutning, där den ideella sektorn får stå för en allt högre grad av samhällsservice. Detta i en kontext där föreningslivet på Holmön, och många gånger föreningslivet i landsbygder generellt, redan tampas med en utbredd ideell utmattning.

2. Bristande flexibilitet och lokal kunskap

Bristen på offentlig närvaro bidrar till ett kunskapsglapp kring Holmön och de särskilda förutsättningar som finns här – kunskap som har avgörande betydelse för offentlig sektors möjligheter att möta upp faktiska behov. I en landsbygdskontext utgör öar vad som skulle kunna beskrivas som *gles glesbygd* och här finns särskilda omständigheter som kan kräva unika lösningar. Det geografiska läget, beroendet av logistik och transporter, fluktuationer inom befolkningens storlek över året och strukturen på näringslivet och det ideella engagemanget, är alla viktiga faktorer att ta hänsyn till och som kan skilja sig markant på öar eller i gles landsbygd jämfört med tätort. Upplevelsen hos Holmöborna är dock att kommunens ärenden handläggs enligt ordinarie rutiner och på distans, utan hänsyn till platsspecifika och lokala förhållanden, vilket gör att ön aldrig passar in i befintliga rutiner och arbetssätt.

3. Organisatorisk fragmentering (stuprörsstruktur)

Såväl verksamheter på Umeå kommun som boende på Holmön lyfter fram *samverkan över förvaltningsgränser* som avgörande för att kunna möjliggöra service och social välfärd för alla invånare oavsett geografi. Upplevelsen är dock att kommunens arbete i stort sker i silos, där verksamheter agerar självständigt och frågor hanteras separat utan att vägas mot en större samhällsnytta eller mot gemensamma mål. Avsaknaden av ett helhetsperspektiv tar sig i uttryck på olika sätt, allt från enskilda fall till strukturell nivå.

4. Otydliga roller och ett otydligt samhällskontrakt

Bristen på offentlig närvaro och känslan av övergivenhet skapar en osäkerhet på ön kring vilken hjälp som går att få när behoven väl uppstår, samt vilken myndighet som ansvarar för vad vid kris eller olyckor. Det skapar en stor otrygghet bland boende på ön. Även tjänstepersoner inom kommun och region lyfter fram att samhällskontraktet på en plats som Holmön är otydligt, och att det inte finns en uttalad ”bas-nivå” kring vilken offentlig service som faktiskt går att förvänta sig på en ö.

5. Undermålig krisberedskap

På Holmön finns många berättelser som pekar på en otillräcklig krisberedskap och en låg kunskap hos myndigheter om öns särskilda förutsättningar. Här kan nämnas 112-larm som gjorts från ön och som resulterat i att ambulanser skickats till hamnen på fastlandet – utan vetskap om att färjan inte går.

Brister inom beredskap blev också tydligt i november 2024, när Västerbottens kustland drabbades av ett kraftigt oväder som lämnade flera platser – däribland Holmön – strömlösa. På Holmön försvann både elektricitet, vatten och mobiltäckning, samtidigt som färjetrafiken ställdes in. Flera hushåll var utan ström i uppemot tio dagar. Ovädret satte strålkastarljus på den utsatthet som en ö ställs inför när kommunikationerna bryts helt. Samtidigt är detta en verklighet som kommer bli allt vanligare och drabba fler platser i och med klimatförändringarna, exempelvis genom extremväder som påverkar/förstör väginfrastruktur.

5 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov - KS-2024/00968-15 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov : Systemanalys - Med ön som katalysator 2025 (tillgänglighetsanpassad)

6. Långsamma och reaktiva processer

Processerna inom offentlig förvaltning upplevs allt för långsamma och reaktiva bland boende på Holmön. Här kan nämnas frågan kring barnomsorg, som drevs av öns föreningsliv för några år sedan. Dialogen med kommunen och processen att utreda förutsättningarna för barnomsorg på öns Prästgård tog flera år – för att sedan landa i ett konstaterande att kommunen inte kan bedriva förskola på ön och att barnomsorg bara kan bedrivas i privat regi om antalet barn når en viss kritisk massa. Konstateranden som i stort redan var kända sen tidigare. Under de år som passerat sen dess har så många barn som krävdes för att få i gång barnomsorgen hunnit lämna ön.

7. Transportberoende system

Den service som offentlig sektor idag kan erbjuda boende på Holmön är beroende av fungerande transporter, vilket blir en stor sårbarhet när befintlig infrastruktur brister och alternativa lösningar saknas. Detta gäller även för landsbygder i stort. Verksamheter på Umeå kommun lyfter fram transporter som en av de enskilt största utmaningarna gällande kommunens möjligheter att tillgodose service och social välfärd i landsbygder. Inom äldreomsorgen utgör krav på körkort, bristande kollektivtrafik och tidskrävande bilresor faktorer som försvårar kompetensförsörjningen. Fritidsverksamheter lyfter fram utmaningen för unga boende på landsbygd att ta sig till och från aktiviteter.

8. Centraliseringslogik och urbana normer

Bristande flexibilitet och brist på lokal kunskap inom offentlig förvaltning samt den höga graden av transportberoende kan även kopplas till att dagens servicesystem i mångt och mycket är centraliserat. Detta bygger på en logik som gynnar tätbefolkade geografier framför mer glesbefolkade. På nationell nivå syns det genom att de flesta myndigheter, mediehus och kulturinstitutioner är placerade i huvudstaden – där finns den politiska och ekonomiska makten. På lokal nivå kan det ta sig i uttryck genom att stadens eller centralortens förutsättningar görs till det allmängiltiga och att utarbetade arbetsmodeller utgår från just dessa förutsättningar. I exemplet Holmön blir det tydligt att offentliga myndigheter ser ön som något avvikande och perifert och att det inte finns en vana att hantera den typen av platser. Det är alltså inte bara en planerings- och styrningsfråga, utan även en fråga om attityder, värderingar och organisationskultur.

9. Brist på regionala mål och kommunal styrning för skärgårdsutveckling

Umeå kommun och Region Västerbotten har det övergripande ansvaret för vård och omsorg på Holmön, men det finns betydande brister i den strategiska styrningen. Region Västerbotten saknar uttalade mål för skärgårdsutveckling, trots sitt ansvar för den regionala utvecklingen. Umeå kommun har antagna politiska mål för Holmön, men saknar en samlad och konkret styrning för att omsätta dessa i praktiken.

En bidragande orsak är tidigare nämnda stuprörsstruktur, som hämmar ett mer gemensamt ansvarstagande och mer flexibla och proaktiva arbetssätt. Som exempel: offentliga insatser på ön som bekostar en specifik verksamhetsbudget kan ge värdefulla effekter även utanför det aktuella verksamhetsområdet, till nytta för Holmöns generella utveckling. Dessa indirekta effekter vägs dock sällan in i beslutsprocesserna, vilket försvårar en helhetssyn i planering och prioritering.



Foto: Nathalie Hjalmarson.

Holmö-färjan Capella vid kajen i Byviken på Holmön.



Foto: Nathalie Hjalmarson.

Studiebesök på öns brandstation.

Diskussion

Dessa nio utmaningar visar att exemplet Holmön blottlägger ett antal systematiska brister i hur offentlig sektor organiserar, prioriterar och levererar service, omsorg och social välfärd i landsbygder. Helhetsbilden visar också att dessa problem inte är isolerade, utan samverkar i en kedja av beroenden. Holmön fungerar som ett konkret exempel på hur nuvarande systemlogik missgynnar platser med (vad som tolkas som) ”avvikande” förutsättningar, och hur urbana normer fortsatt präglar styrning, planering och fördelning av resurser – trots politiska mål på såväl lokal, regional och nationell nivå som säger annat.

Offentlig närvaro en förutsättning

Den röda tråden bland dessa nio utmaningar handlar i mångt och mycket om bristen på en kontinuerlig offentlig närvaro, vilket får konsekvenser i form av känslor av övergivenhet och sviktande tillit till välfärdssystemet bland boende på Holmön. Det leder också till en ansvarsförskjutning mot ideell sektor och ett otydligt samhällskontrakt som bidrar till osäkerhet bland såväl boende på ön som hos kommun och region.

Bristen på offentlig närvaro skapar också ett kunskapsglapp som leder till att öns särskilda förutsättningar inte ges tillräcklig hänsyn i besluts- och ärendeprocesser. Att offentlig service utformats efter tätorternas behov som norm, blir också tydligt genom att Holmön som plats betraktas som något avvikande som inte passar in i standardiserade processer, snarare än att ses som en del av ett mångfacetterat samhälle där olika geografiska platser har skiftande behov. Centraliseringen som grundlogik gör också att offentlig service i landsbygder i stort är beroende av fungerande transporter, vilket naturligt blir särskilt tydligt på en ö. Detta, i kombination med bristande krisberedskap, gör platser som Holmön extremt sårbara.

Stuprörsstruktur och reduktionistiskt tänkande

En annan grundläggande systemproblematik handlar om den fragmenterade styrningen inom offentlig förvaltning, den så kallade ”stuprörsstrukturen” som leder till långsamma, reaktiva och ineffektiva arbetsprocesser. Detta förhindrar både en mer strategisk och övergripande måluppfyllelse och den ”helhetsbild” i det dagliga arbetet som efterfrågas i dialoger med tjänstepersoner på Umeå kommun. Behovet av ökad samverkan över förvaltningsgränser lyfts fram som en av de största utmaningarna bland kommunens verksamheter.

5 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov - KS-2024/00968-15 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov : Systemanalys - Med ön som katalysator 2025 (tillgänglighetsanpassad)

Kompetensförsörjning lyfts också fram som en stor utmaning inom kommunen. Detta är en viktig kontext att ta hänsyn till – kompetensförsörjning i kombination med en begränsad budget är oftast den krassa verklighet som offentlig sektor verkar inom. I denna analys har vi dock valt att inte se kompetensförsörjning som en systemproblematik i sig, snarare som en konsekvens eller en effekt av flera samhällsfaktorer i omvandling, som förändringar inom demografi, befolkningstillväxt, livsmönster och liknande. Stuprörsstrukturen och trögheten inom offentlig förvaltning, som beskrivet i stycket ovan, tolkar vi dock som ett systemproblem.

I boken ”Systemsyn i praktiken” lyfter Lennart Wittberg fram stuprörsstrukturen som ett resultat av New Public Management, det tankeparadigm som länge dominerat offentlig sektor och som har stor påverkan på hur vi tänker och gör. I korthet handlar det om att öka effektivitet och produktivitet genom att omforma offentlig sektor till att fungera mer enligt marknadsprinciper. Detta, menar Wittberg, har fått som konsekvens att offentlig sektor styrs och organiseras utifrån en rationell fabrikslogik, där arbetet delas upp i små specialiserade enheter och utförs enligt standardiserade processer, ett ”one fits all”-tänk.

New Public management kan kopplas samman med ett reduktionistiskt tänkande, ett slags mekaniskt synsätt som handlar om att se världen som en samling separata delar i ett stort kugghjul. Genom att dela upp en verksamhet i olika delar blir det lättare att överblicka och styra. Wittberg menar att det reduktionistiska tänkandet gjort att offentlig sektor idag lägger stort fokus på att avgränsa, renodla, specialisera och minimera det egna ansvaret. Genom att avgränsa ansvarsområden blir arbetet mer effektivt och lättare att styra. Men det får konsekvenser, bland annat genom att hämma mer flexibla, proaktiva arbetssätt och ett gemensamt ansvarstagande. Dessa problem går bara att lösa genom ett byte av synsätt, menar Wittberg, där det holistiska perspektivet (att se helheten) och systemsyn gör det lättare att förstå det komplexa system som en organisation utgör, samt de komplexa problem som organisationen ställs inför.

”Det reduktionistiska tänkandet är ett exempel på en ideologi som utövar stor makt över hur vi tänker och agerar. Det är en makt som inte är bunden till en organisation, en individ eller till ett specifikt socialt nätverk. Det handlar om gemensamma föreställningar som vi som individer delar. Det är ett tänkande som finns hos var och en av oss, i större eller mindre grad.” [8]



Foto: Nathalie Hjalmarson.

Workshop kring trygghet, hälsa och omsorg på Holmön.

8 Systemsyn i praktiken, Lennart Wittberg (2023)

Ö-perspektivet och gemensam problembild

Genom den problembild som målats upp, och i dialoger med tjänstepersoner hos kommun och region, blir det också tydligt att det saknas en myndighetsgemensam problembild kring vad dessa utmaningar får för långsiktiga konsekvenser för Holmön som året runt-samhälle.

Såväl befolkningsstatistik som berättelser från öbor själva visar att förändringar som gjorts inom service och trafik påverkat människors möjligheter att bo på ön negativt, där framför allt gruppen unga vuxna med barn och äldre med omsorgsbehov tvingats flytta i land. Utan service på ön och utan möjlighet att tillgodose service från fastlandet, blir målgrupperna som kan bo kvar på ön året om mer begränsade. Möjligheterna för inflyttning som bidrar till att komma upp i en viss kritisk volym för att få i gång serviceverksamhet är också små, så länge service inte kan garanteras på ön. Det blir en hönan och ägget-situation.

Statistiken visar också att det är svårt att fånga in hela bilden kring Holmöns befolkning, eftersom det är långt fler som faktiskt bor och vistas på ön än antalet folkbokförda. År 2024 var antalet folkbokförda 47 personer, men under högsommaren är Holmön en by med närmare 600 invånare. Flertalet av dessa vistas på ön under både vår och höst, samt helger och högtider året om. Dessa deltidsboende syns dock inte i statistiken, vilket riskerar att ge en missvisande bild av ön. Detta visar än en gång på behovet av lokal kunskap och platskännedom bland de myndigheter som på olika sätt möjliggör ett året runt-boende på ön.

Skärgårdarnas riksförbund lyfter behovet av ett starkare ”ö-perspektiv” bland myndigheter, och att det generellt saknas en förståelse för hur öar med dess särskilda förutsättningar, säsongsvariationer och lokala behov ska hanteras. Inte alltför sällan förminskas strukturella problem kring samhällsviktig service och infrastruktur på öar till personliga livsval, med argument som ”har man valt att bo på en ö så kan man inte förvänta sig service”. Samtidigt har Sverige i årtionden haft en nationell landsbygdspolitik som betonar just detta – att det ska vara möjligt att bo och verka i hela landet. Sverige är dessutom en av Europas ö-rikaste länder. Trots detta verkar ö-perspektivet ständigt utmana det offentligas sätt att göra och tänka.



Foto: Annika Dalén.

Politikerträff på Holmön augusti 2025 – flera nämndspresidier besökte ön och tog del av projektresultatet.

Förslag på åtgärder

Systemanalysen visar på flera strukturella hinder för en mer jämlik tillgång till offentlig service och social välfärd i landsbygder, utifrån exemplet Holmön. Framför allt behovet av en kontinuerlig offentlig närvaro, som säkerställer ökad lokal kunskap, tydligare roller och en stärkt relation mellan lokalsamhälle, kommun och region. Analysen visar också att transportberoendet inom offentlig service behöver minska, både för att öka beredskap och resiliens lokalt, samt möjliggöra en mer proaktiv och resurseffektiv välfärd.

De insatsförslag som arbetats fram i projektet och som kan möta upp dessa behov har tagits fram tillsammans med Holmöbor, kommun och region. I stort handlar det om att arbeta mer platsbaserat och att ta vara på lokala resurser. Det handlar också om att utforska nya digifysiska lösningar över såväl sektors- som verksamhetsnivåer, samt att testa och utvärdera fler förebyggande och främjande aktiviteter lokalt.

Fem insatser föreslås, som i grunden handlar om att utveckla medborgardrivna välfärdsmodeller anpassade för landsbygder och skärgård. Insatserna bedöms ha stor potential att bidra till ökad trygghet och förbättrad hälsa för boende på Holmön, samtidigt som potentialen för uppskalning är stor. Insatserna lägger dessutom grunden för en helt ny typ av samverkan som möjliggör för lokalsamhället att bli en aktiv och jämlik part i samhällsutvecklingen tillsammans med offentlig sektor.

INSATS 1 **Utveckla ett medborgardrivet samhällsrum på Holmön, som möjliggör digitala vårdkontakter och en bredd av tjänster inom offentlig service.**

Ett samhällsrum som drivs i medborgarregi med stöd från kommun och region, säkrar en kontinuerlig offentlig närvaro och möter upp lokala behov. Med hjälp av samhällsrummet finns möjlighet att utforska nya digifysiska lösningar, exempelvis inom hemtjänst, fritid, kultur och samhällsbyggnad – specifikt utformat för glesa och geografiskt isolerade platser där det idag är svårt att nå ut med service på traditionella sätt.

Genom ett digifysiskt angreppssätt minskar transportberoendet, vilket ökar beredskap och resiliens lokalt och bidrar till mer resurseffektiva lösningar. Detta blir också viktigt ut ett framtidsperspektiv, där klimatförändringar med extremväder väntas bli allt vanligare, vilket kan leda till olika former av samhällsstörningar. På så vis kan ett medborgardrivet samhällsrum på Holmön fungera som en testbädd för framtida klimatanpassning i glesa miljöer.

INSATS 2 **Inför en lokal koordinatortjänst på ön, med uppdrag att arbeta förebyggande och främjande gentemot målgrupperna äldre och barn.**

Detta är ett konkret sätt för såväl kommun som region att jobba mer proaktivt och snabbt fånga upp behov inom service och omsorg lokalt. Tjänsten bidrar till ett året runt-boende på ön genom att aktiviteter och verksamhet arrangeras specifikt riktat mot målgrupper med olika omsorgsbehov, som äldre och barn. Tjänsten kan dessutom fyllas ut med fler offentliga uppdrag som sträcker sig över såväl verksamhets- som förvaltningsgränser.

INSATS 3 **Utveckla en ny typ av ideell tjänst med brett uppdrag inom beredskap och trygghet.**

När en olycka eller kris händer, är lokalsamhället alltid först på plats. Därför behöver beredskapsarbetet inkludera den lokala nivån. Här finns potential att utveckla och testa en ny arvoderad ideell funktion som stärker beredskapen lokalt, förslagsvis en ”Bybo i beredskap” (BIB), likt kommunens ”tjänsteperson i beredskap” (TIB). Funktionen kan utgöra resurs för kommunen och regionens gemensamma beredskapsarbete och bidra till en tydligare samarbetsstruktur med lokalsamhället. Med Holmön som modell kan funktionen skalas upp och införas på andra sårbara eller isolerade platser.

INSATS 4 **Professionalisera ideell sektor och utforska nya långsiktiga arbetsmodeller för ett hållbart engagemang som möjliggör samhandling mellan offentlig sektor och civilsamhället.**

Idag står ideell sektor för stor del av samhällsservicen i landsbygder, som underhåll av vägar, anläggningar, mötesplatser samt kultur- och fritidsaktiviteter. På Holmön är föreningslivet helt avgörande för att vardagslivet ska fungera och de serviceställen som finns bygger på lokala krafter. Samtidigt finns en ideell utmattning på ön och det upplevs svårt att få fler att engagera sig lokalt – en alltför vanlig landsbygdsproblematik. Därför kan inte ideell sektor tilldelas fler ansvarsområden eller uppgifter utan att det samtidigt inbegriper nya, långsiktiga arbetsmodeller för ett ideellt engagemang som håller över tid.

5 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov - KS-2024/00968-15 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov : Systemanalys - Med ön som katalysator 2025 (tillgänglighetsanpassad)

Här finns stor potential att stärka lokalsamhället genom utbildningsinsatser och utforska metoder för lokal organisering som bygger på funktioner, snarare än enskilda personer. Detta skulle generera värdefull kunskap om hur civilsamhället kan bli en mer jämlik part i samhällsutvecklingen och hur den lokala nivån kan bidra inom områden som tidigare varit exklusiva för offentlig sektor. Det ger också kunskap om hur civilsamhälle och offentlig sektor kan samverka på ett långsiktigt hållbart sätt.

INSATS 5 **Slipa de geografiska glasögonen hos kommun och region genom utbildningsinsatser för tjänstepersoner och beslutsfattare.**

Inom Sveriges sammanhållna landsbygdspolitik lyfts vikten av geografiska glasögon fram – att omfamna betydelsen av geografi och människorna som befolkar den som en faktor att förhålla sig till. Att helt enkelt synliggöra hur förutsättningarna för utveckling, behov och lösningar skiftar mellan olika platser, och vässa våra förmågor att möta upp detta. I exemplet Holmön blir det tydligt att ön ses som något främmande och att platsen i sig därför upplevs problematisk, snarare än offentlig sektors förmåga att möta upp lokala behov genom platsanpassade lösningar.

Det är viktigt att förstå hur urbana normer, som många gånger finns inrotade i våra föreställningar, påverkar offentlig sektor. Urbana normer är ett sätt att beskriva det strukturella förhållandet mellan land och stad, där staden utgör normen och landsbygder något avvikande. Många gånger kopplas urbana platser samman med positiva värden som modernitet, innovation och framgång, medan rurala platser får stå för motsatsen. Ett tydligt exempel är hur investeringar inom staden beskrivs som ”satsningar”, medan samma investeringar i landsbygder beskrivs som ”bidrag”. Urbana normer påverkar hur vi ser på platser och de möjligheter som finns där, hur makt fördelas och vilka frågor som toppar dagordningen och inte.

Dessa perspektiv är viktiga att bära med sig i arbetet för en mer jämlik tillgång till service och social välfärd, oavsett geografi. Därför föreslås utbildningsinsatser för tjänstepersoner och beslutsfattare kring det geografiska perspektivets betydelse. Förslagsvis via det metodstöd som Tillväxtverket tagit fram för stärkta landsbygdsperspektiv hos kommuner, regioner och myndigheter.[9]



Foto: Nathalie Hjalmarson.

På cykel genom byn på Holmön.

9 Livskraftiga landsbygder | Tillväxtverket

5 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov - KS-2024/00968-15 Information: redovisning av projektet "Med ön som katalysator", SustainGov : Systemanalys - Med ön som katalysator 2025 (tillgänglighetsanpassad)

Slutsats

De föreslagna insatserna bedöms möta upp den systemproblematik som identifierats i systemet Holmön, utifrån ett service- och omsorgsperspektiv. Bland annat genom att stärka den offentliga närvaron, öka beredskapen och känslan av trygghet, samt höja offentlig sektors lokala kunskap, flexibilitet och förmåga att agera utanför standardiserade rutiner. Detta då insatserna bygger på lokala förutsättningar och platsbaserade lösningar, utvecklade tillsammans med lokalsamhället. Genom ett digifysiskt angreppssätt minskar dessutom transportberoendet. Sammantaget kan detta långsiktigt öka det offentligas förmåga att hantera komplexa behov och möta upp utmaningar inom flera områden, inte minst kompetensförsörjning.

Den organisatoriska fragmenteringen inom offentlig sektor, stuprörsstrukturen, hanteras genom att insatserna samlar flera sektorer och verksamheter och bidrar till mer helhetsorienterade arbetssätt. Den ideella utmattningen adresseras genom att ge civilsamhället bättre förutsättningar och stöd, både genom kompetensutveckling och nya former av organisering för ett hållbart ideellt engagemang. Insatserna utmanar också den centraliserade logiken och urbana normer, genom att välfärdsmodellerna utformas utifrån landsbygder som norm.

Insatserna bedöms bidra till en ökad offentlig service och social välfärd på Holmön, med ökad trygghet och förbättrad hälsa som effekter. Samtidigt lägger insatserna grunden för en helt ny typ av samverkan mellan civilsamhället och offentlig sektor, med stor potential att skalas upp och spridas vidare till andra landsbygder och öar. På så vis kan Holmön fungera som en katalysator för verklig systemförändring och en mer hållbar offentlig sektor, som på sikt även kan gynna urbana miljöer.

Förslagsvis genomförs insatserna i en gemensam testbädd på Holmön, som kontinuerligt följs upp och utvärderas och där underlag tas fram för uppskalning och spridning.



Foto: Nathalie Hjalmarson.

Vy från Berguddens fyrvaktarbostäder.

Livskraftiga landsbygder i Umeå kommun

UMEÅ KOMMUN

Strategisk utveckling
Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A
Postadress: 901 80 Umeå
090–16 10 00
umea.kommun@umea.se
www.umea.se