



TRAFIKVERKET

**Uppdrag att ta fram ett  
inriktningsunderlag för  
planperioden 2022–2033  
respektive 2022–2037**

# Den ekonomiska planeringsprocessen

Transport-  
politiska  
mål

Inriktnings-  
underlag

Infrastruktur-  
proposition

Nationell plan  
Länsplaner

Genom-  
förandeplan

Verksam-  
hetsplan

Genom-  
förande



# Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag...

Juni 2020:

*”Regeringen avser sedan i en proposition till riksdagen lämna förslag till en ny planperiod och ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen som följer av regeringens inriktning för transportsystemets utveckling.”*

*”När riksdagen har slagit fast planperiod och ekonomiska ramar följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen”*



# Möjlig tidplan



Inriktnings-  
planering

# Möjlig tidplan



Inriktnings-  
planering

- Uppdrag 25  
Juni-30 okt 2020
- Extern remiss  
30 okt 2020 –  
29 jan 2021



# Möjlig tidplan



Inriktnings-  
planering

- Uppdrag 25  
Juni-30 okt 2020
- Extern remiss  
30 okt 2020 –  
29 jan 2021

Infrastruktur-  
proposition

# Möjlig tidplan



Inriktnings-  
planering

- Uppdrag 25  
Juni-30 okt 2020
- Extern remiss  
30 okt 2020 –  
29 jan 2021

Infrastruktur-  
proposition

Våren 2021?  
Direktiv åtgärds-  
planering våren  
2021?

# Möjlig tidplan

Inriktnings-  
planering

- Uppdrag 25  
Juni-30 okt 2020
- Extern remiss  
30 okt 2020 –  
29 jan 2021

Infrastruktur-  
proposition

Våren 2021?  
Direktiv åtgärds-  
planering våren  
2021?

Åtgärdsplanering

# Möjlig tidplan

## Inriktnings- planering

- Uppdrag 25  
Juni-30 okt 2020
- Extern remiss  
30 okt 2020 –  
29 jan 2021

## Infrastruktur- proposition

Våren 2021?  
Direktiv åtgärds-  
planering våren  
2021?

## Åtgärdsplanering

- Förslag ny  
nationell och  
regionala planer  
hösten 2021?
- Extern remiss
- Beslut om planer  
våren 2022?

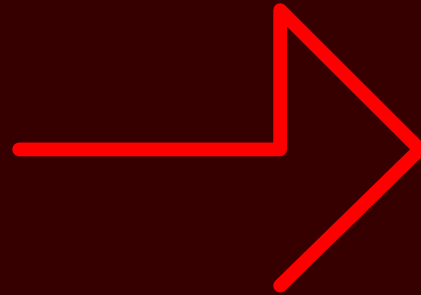
# Inriktningsunderlag



# Regeringsuppdrag till Trafikverket

Inriktningsunderlag inför  
transportinfrastrukturplanering för en  
planperiod 2022–2033 / 2022–2037

Redovisas 30 oktober 2020 och går på  
extern remiss till 29 januari 2021

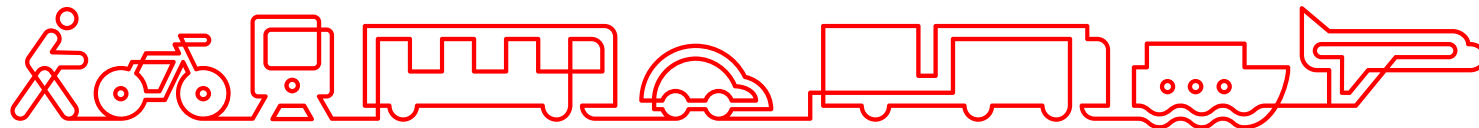


# Inriktningsunderlaget

– Ett underlag för infrastrukturpropositionen

# Viktiga utgångspunkter i uppdraget

- Inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 resp. 2022–2037
- Förslagen ska utgå från nuvarande anslagsnivå på 622,5 mdr (12 år) samt +/- 20% (till detta kommer intäkter från banavgifter, trängselskatter och medfinansiering)
- Klimatmålet en central utgångspunkt
- Analys av styrmedel och åtgärder som hållbart och kostnadseffektivt når klimatmålet.
- Fyrstegsprincipen vägledande





# Huvudbudskap

# Prioritering av underhåll och klimatmålen i fokus

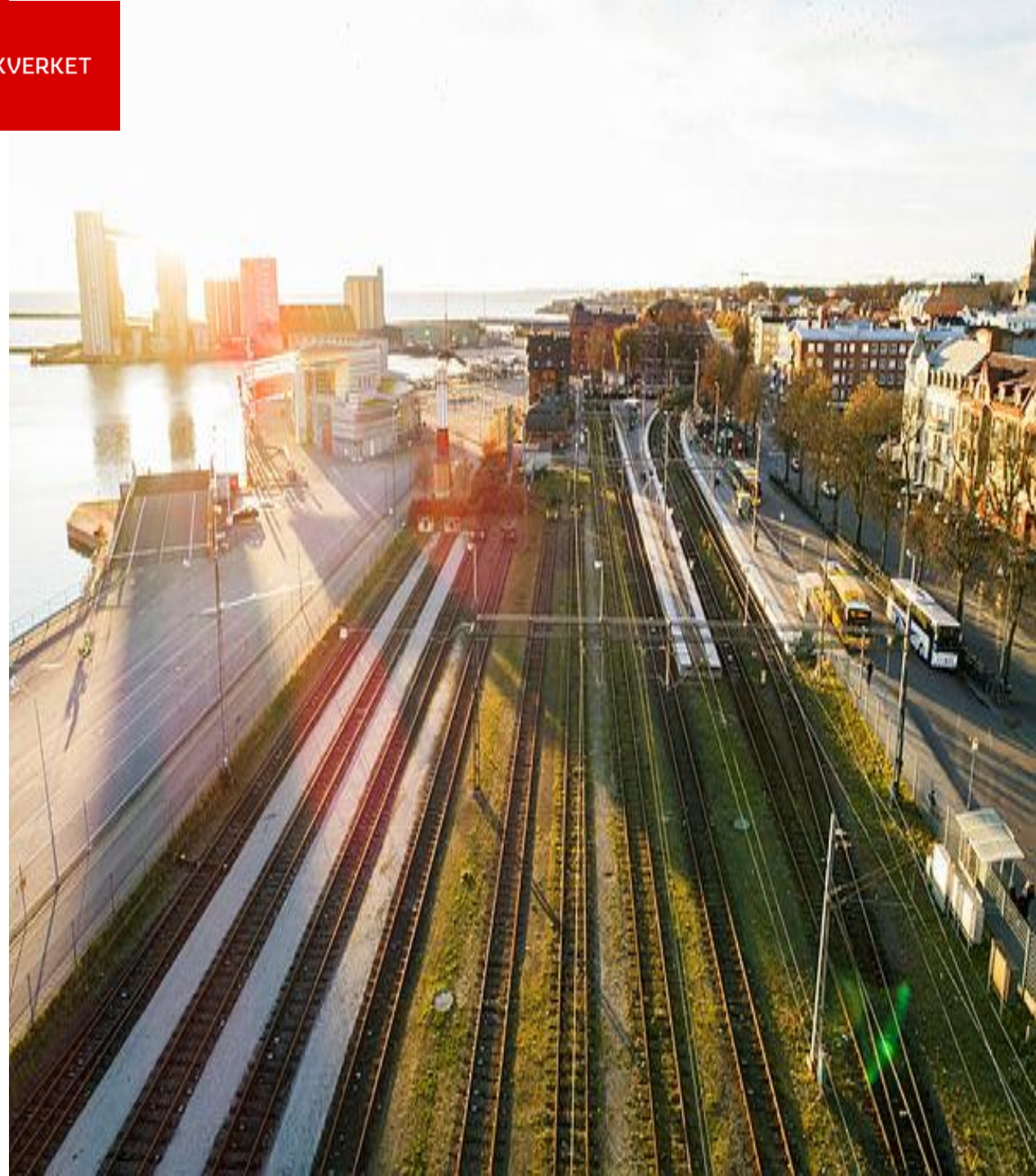
- Klimatmålen kan nås med
  - omfattande elektrifiering,
  - ökad andel biodrivmedel och
  - högre bränslepriser.
- Det är mest effektivt att först vårda det vi har.
- En finansiering av nya stambanor utanför nationell plan frigör utrymme för en effektivare framdrift och angelägna åtgärder.



# Sammanfattning

# Växande befolkning och ekonomi driver på transportefterfrågan

- Ökning av persontransportarbetet med 25–30 procent och godstransportarbetet med nästan 50 procent
- Teknikutvecklingens och Covid-19 pandemins effekt osäker
- Slutsatserna och rekommendationerna i inriktningsunderlaget är robusta för osäkerheter kring trafikutveckling.



# Så nås klimatmålen kostnadseffektivt

Omfattande elektrifiering, ökad biodrivmedelsanvändning och högre bränslepriser behövs

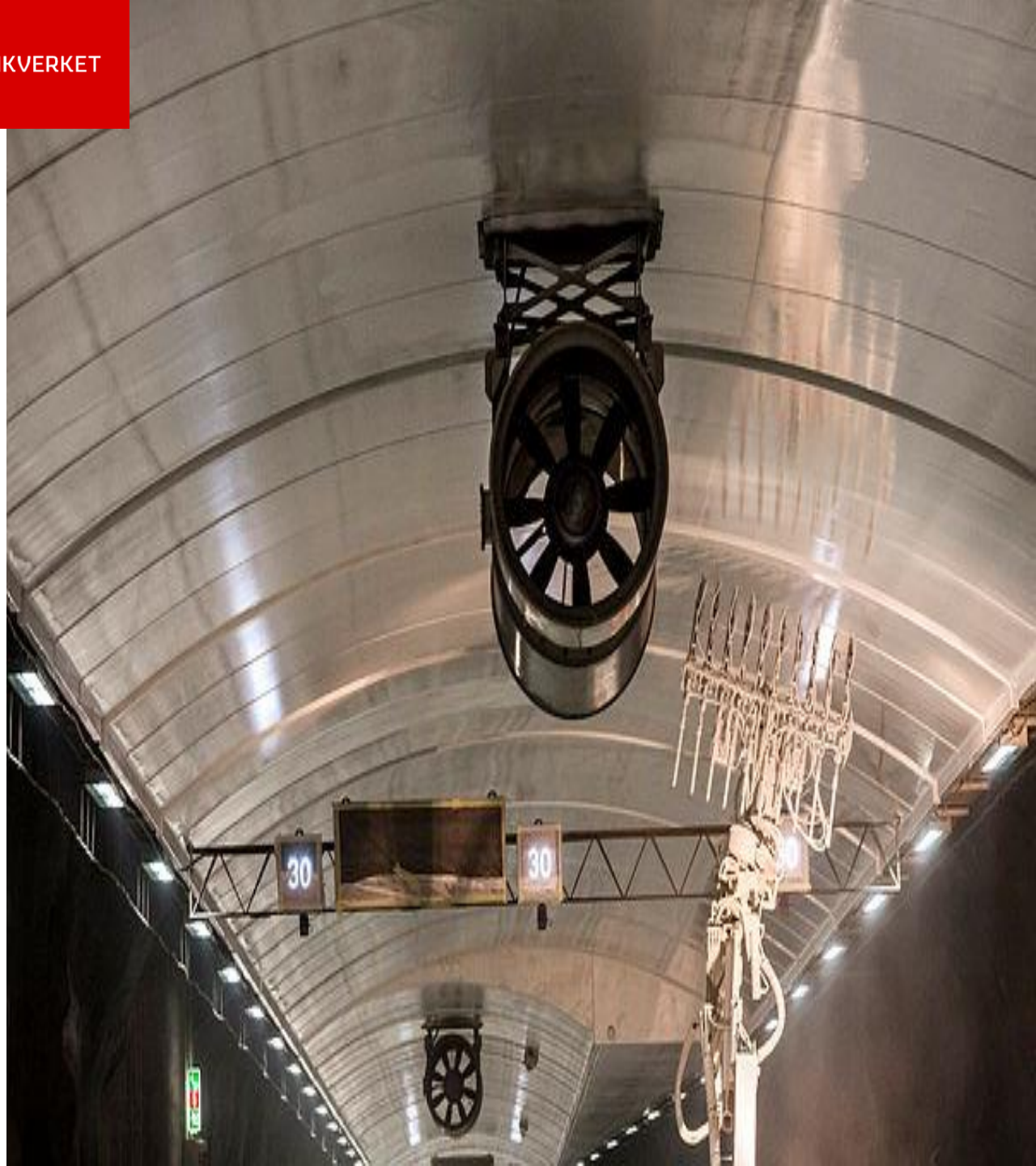
- Förutsätter utbyggnad av laddinfrastruktur i närtid
- Kräver en strategi för användning och produktion av biodrivmedel
- Högre bränslepriser får fördelningspolitiska effekter

Satsningar på förbättrade alternativ kan skapa stora nyttor, men bidrar blygsamt till att minska transportsektorns klimatutsläpp.



# Underhållsbehoven ökar på både väg och järnväg

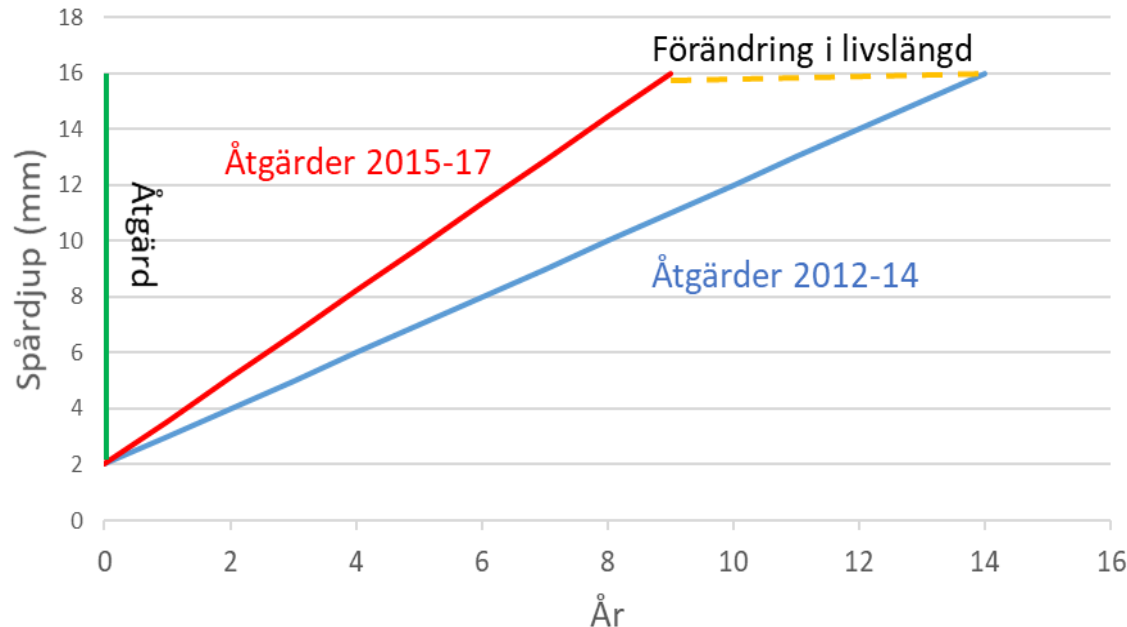
- Även om de ekonomiska ramarna har ökat i gällande plan, överstiger underhållsbehovet befintliga ramar
- På vägsidan försämras både det låg- och högtrafikerade vägnätet
- Resulterar i restriktioner av bärighet och längre res- och transporttider
- Nedbrytningen av järnvägen medför ökad risk för störningar och förseningar



# Varför ökar behoven?

| Väg + 27 mdkr  | Järnväg + 37 mdkr   |
|--|---|
| Bärighetssatsning (ca 22 000 mdr)  |   |
| Trafikökning enligt Basprognos 2040  |   |
| Ny anläggningsmassa tas i drift  |   |
| Ålderstigen anläggning. På främst järnväg driver det behov av både utbyten och basunderhåll. |   |
|  | Höjda ambitioner och krav såsom digitalisering av produktionshjälpmedel, kostnader för kvalitetsavgifter och regress m.m. |
|  | Minskat bidrag från banavgifter efter beräkning enligt ASEK 7.0   |

# Snabbare nedbrytning de senaste åren

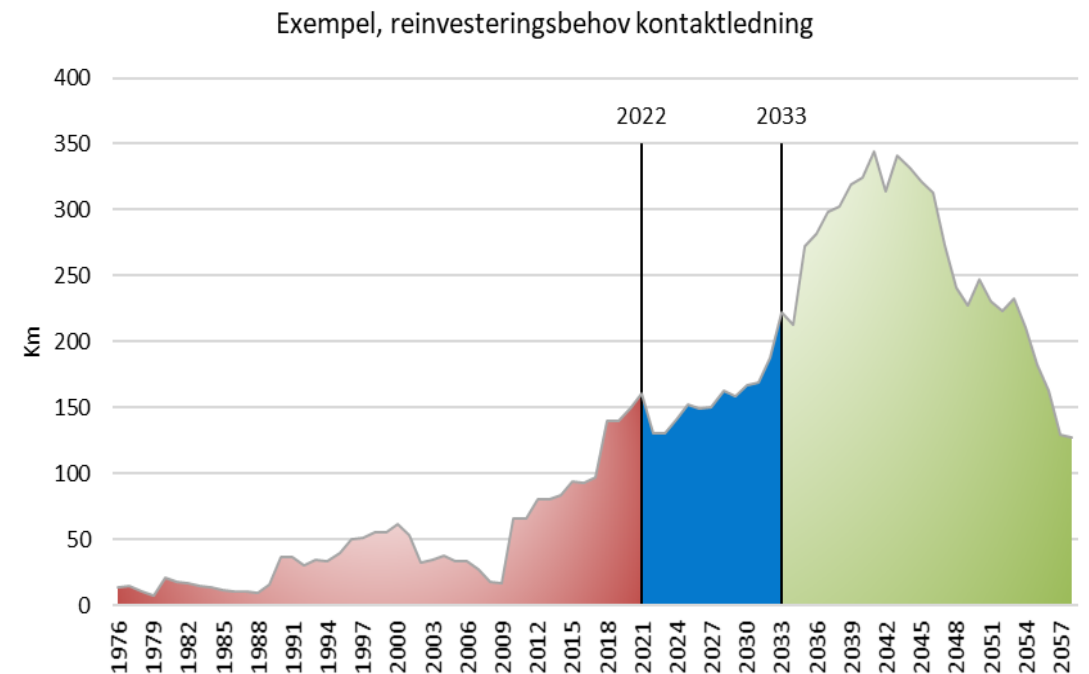


- Ökning av lappning och lagning
  - resulterar visserligen i en tillståndsförbättring men är inte lika beständiga som förebyggande åtgärder
- Ökning av avhjälpande underhåll
  - Mindre andel av kostnaderna för förebyggande åtgärder, vilket innebär mer kortsiktigt akut avhjälpande
- Ökning av mötesfria vägar med 35%
  - Mötesfria vägar innebär en kanalisering av trafiken och därmed en snabbare spårutveckling



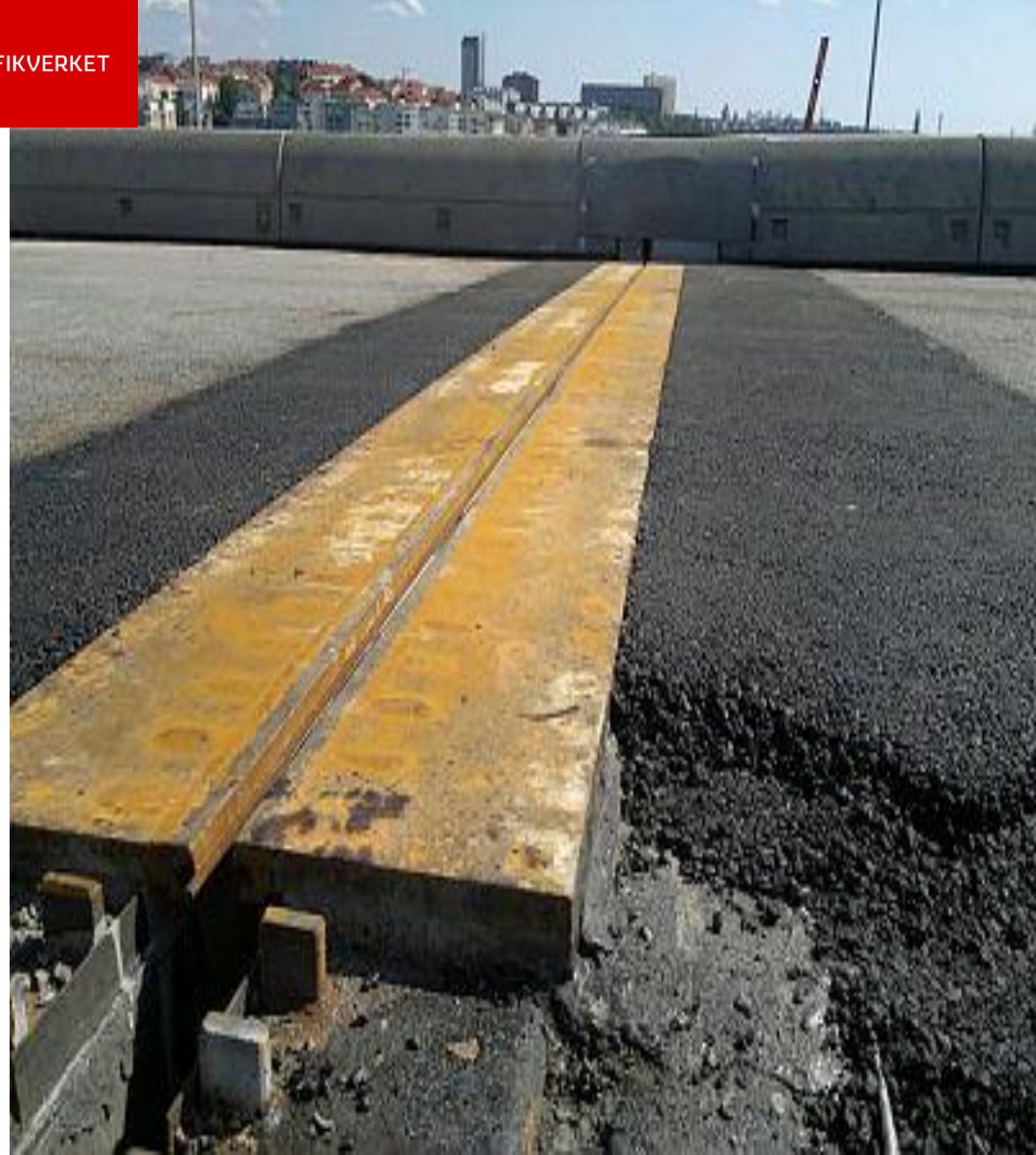
# Stora delar av järnvägs- anläggningen närmar sig sin tekniska livslängd

- Åtgärder behövs nu, men även på sikt
- Stora reinvesteringar inom t.ex. kontaktledning och spårväxlar
- För att minska påverkan behöver vi ha framförhållning och utblick i ett ännu längre perspektiv



# Mest effektivt att först vårda det vi har

- Färdigställande av stora infrastrukturinvesteringar innebär ett litet tillskott av infrastruktur
- Mest avgörande för transportsystemets funktion är därför att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen effektivt
- Samhällsekonomiskt lönsamt att satsa mer resurser på vidmakthållande än i nuvarande plan
- Genom förebyggande av problem undviks kapitalförstöring och ökande samhällsekonomiska kostnaderna på sikt



# Hårda prioriteringar kommer att krävas

- Den ekonomisk planeringsramen räcker varken för genomförande av namngivna investeringsåtgärder eller för ett vidmakthållande som upprätthåller funktionaliteten
- Utrymme saknas för nya investeringar i förhållande till gällande nationell plan



# Finansiering av nya stambanor utanför nationell plan

- Det är trångt på spåren och stambanorna är störningskänsliga
- Med finansiering av nya stambanor utanför nationell plan kan funktionaliteten i befintlig infrastruktur upprätthållas, och angelägna investeringar i gällande plan genomföras
- Frigör utrymme och möjliggör effektivare framdrift av både plan och nya stambanor



# Budskap i inriktningsunderlaget

# Klimatmål och underhåll i fokus för Trafikverket

Övriga högt prioriterade behov enligt Trafikverket i Inriktningsunderlaget

- Sjöfartsåtgärder
  - skapar nytta för godstransporterna genom sänkta transportkostnader och ökad kapacitet, vilket stärker näringslivets konkurrenskraft.
- Trimnings- och miljöåtgärder
  - hög kostnadseffektivitet eftersom de gör att befintlig infrastruktur kan utnyttjas bättre och få högre kapacitet och robusthet. De bidrar till bättre trafiksäkerhet, bättre förutsättningar för kollektivtrafik, och ökad säker cykling. Detta skapar positiva effekter för både person- och godstransporter i hela landet.
- Informationssäkerhet, robusthet och krisberedskap
  - ny högt prioriterad post i förhållande till gällande nationell plan

# Klimatmål och underhåll i fokus för Trafikverket

Övriga högt prioriterade behov enligt Trafikverket i Inriktningsunderlaget

- Införande av ERTMS
  - nödvändig investering för att ersätta dagens föråldrade signalsystem. Ökade kostnader jämfört med gällande nationell plan.
- Länsplanerna
  - bör vara fortsatt prioriterade eftersom det finns stora behov inom den del av transportsystemet som länsplaneupprättarna ansvarar för.
- Stadsmiljöavtalen
  - Kommuner och Trafikverket prioriterar gemensamt vilket sannolikt innebär att kostnadseffektiva åtgärder väljs .
- FOI

# Inriktningar i två planperioder



# Inriktningar i två planperioder

2022-33

# Inriktningar i två planperioder

**2022-33**

**2022-37**

## Indikativ fördelning av planeringsramen för olika inriktningar 2022-2037. Miljarder kronor.

| Inriktning                                      | Ram   | FOI | Vidmakthållande |     |               |     | Samhälls-säkerhet och beredskap | Trimnings- och miljö-åtgärder | Stads-miljö-avtal | Namngivna åtgärder |         |                   |     |         | Nya investe-ringar | Läns-planer | Planering stöd och myn-dighets-utövning | Räntor, återbetal-ning lån och bidrag | Summa |
|---|-------|-----|-----------------|-----|---------------|-----|---------------------------------|-------------------------------|-------------------|--------------------|---------|-------------------|-----|---------|--------------------|-------------|---|---------------------------------------|-------|
|   |       |     | Väg             | Jvg | Efter-satt uh | BK4 |                                 |                               |                   | Nya stam-banor     | Järnväg | Ny teknik järnväg | Väg | Sjöfart |                    |             |   |                                       |       |
| Gällande nationell plan                         | 622,5 | 8   | 286             |     |               |     | 0                               | 35                            | 12                | 193                |         |                   |     |         | 0                  | 37          | 14                                      | 37                                    | 622   |
|   |       |     | 152             | 124 |               | 10  |                                 |                               |                   | 41                 | 90      | 17                | 40  | 5       |                    |             |   |                                       |       |
| Genomförande av gällande nationell plan 2022-33 |       | 11  | 381             |     |               |     | 0                               | 47                            | 16                | 259                |         |                   |     |         | 0                  | 49          | 21                                      | 43                                    | 827   |
|   |       |     | 203             | 165 | 0             | 13  |                                 |                               |                   | 95                 | 90      | 35                | 32  | 6       |                    |             |   |                                       |       |
| 0 % Alt A med Nya stambanor                     | 830   | 11  | 498             |     |               |     | 14                              | 36                            | 13                | 144                |         |                   |     |         | 0                  | 49          | 21                                      | 43                                    | 830   |
|   |       |     | 263             | 222 | 0             | 13  |                                 |                               |                   | 57                 | 40      | 34                | 7   | 6       |                    |             |   |                                       |       |
| 0 % Alt B utan Nya stambanor                    | 830   | 11  | 513             |     |               |     | 14                              | 47                            | 16                | 116                |         |                   |     |         | 0                  | 49          | 21                                      | 43                                    | 830   |
|   |       |     | 270             | 228 | 0             | 15  |                                 |                               |                   | 0                  | 47      | 34                | 29  | 6       |                    |             |   |                                       |       |
| -20%  | 664   | 11  | 401             |     |               |     | 13                              | 36                            | 13                | 83                 |         |                   |     |         | 0                  | 40          | 20                                      | 46                                    | 664   |
|   |       |     | 220             | 180 | 0             | 0   |                                 |                               |                   | 0                  | 36      | 34                | 7   | 6       |                    |             |   |                                       |       |
| +20% alt A med Nya stambanor                    | 996   | 11  | 520             |     |               |     | 14                              | 47                            | 16                | 259                |         |                   |     |         | 0                  | 59          | 23                                      | 46                                    | 996   |
|   |       |     | 270             | 228 | 0             | 22  |                                 |                               |                   | 95                 | 90      | 35                | 32  | 6       |                    |             |   |                                       |       |
| +20% alt B utan Nya stambanor                   | 996   | 11  | 535             |     |               |     | 14                              | 67                            | 19                | 164                |         |                   |     |         | 58                 | 59          | 23                                      | 46                                    | 996   |
|   |       |     | 270             | 228 | 15            | 22  |                                 |                               |                   | 0                  | 90      | 35                | 32  | 6       |                    |             |   |                                       |       |

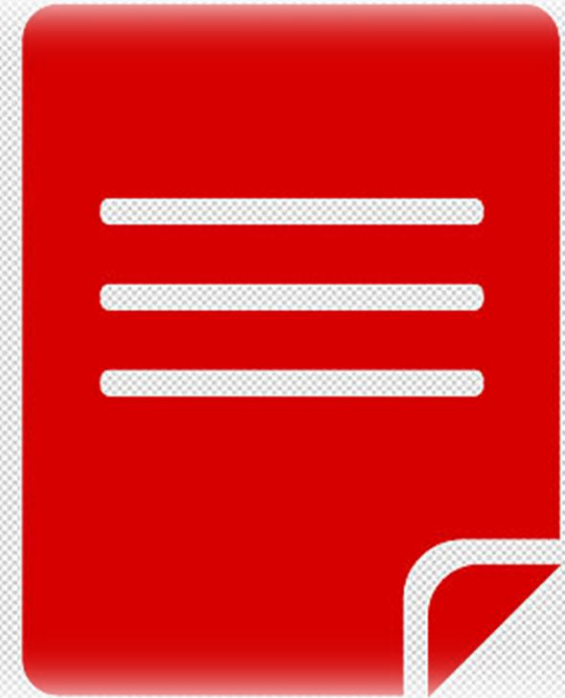
## Indikativ fördelning av planeringsramen för olika inriktningar 2022-2037. Miljarder kronor.

| Inriktning   | Ram   | FOI | Vidmakthållande |     |                   |     | Samhälls-<br>säkerhet<br>och bered-<br>skap | Trimnings-<br>och miljö-<br>åtgärder | Stads-<br>miljö-<br>avtal | Namngivna åtgärder    |         |                         |     |         | Nya<br>nveste-<br>ringar | Läns-<br>planer | Planering<br>stöd och<br>myn-<br>dighets-<br>utövning | Räntor,<br>återbetal-<br>ning lån<br>och<br>bidrag | Summa |
|--|-------|-----|-----------------|-----|-------------------|-----|---|--------------------------------------|---------------------------|-----------------------|---------|-------------------------|-----|---------|--------------------------|-----------------|---|--|-------|
|  |       |     | Väg             | Jvg | Efter-<br>satt uh | BK4 |   |                                      |                           | Nya<br>stam-<br>banor | Järnväg | Ny<br>teknik<br>järnväg | Väg | Sjöfart |                          |                 |   |  |       |
| Gällande<br>nationell plan                               | 622,5 | 8   | 286             |     |                   |     | 0   | 35                                   | 12                        | 193                   |         |                         |     |         | 0                        | 37              | 14  | 37   | 622   |
|  |       |     | 152             | 124 |                   | 10  |   |                                      |                           | 41                    | 90      | 17                      | 40  | 5       |                          |                 |   |  |       |
| Genomförande<br>av gällande<br>nationell plan<br>2022-33 |       | 11  | 381             |     |                   |     | 0   | 47                                   | 16                        | 259                   |         |                         |     |         | 0                        | 49              | 21  | 43   | 827   |
|  |       |     | 203             | 165 | 0                 | 13  |   |                                      |                           | 95                    | 90      | 35                      | 32  | 6       |                          |                 |   |  |       |
| 0 % Alt A med<br>Nya stambanor                           | 830   | 11  | 498             |     |                   |     | 14  | 36                                   | 13                        | 144                   |         |                         |     |         | 0                        | 49              | 21  | 43   | 830   |
|  |       |     | 263             | 222 | 0                 | 13  |   |                                      |                           | 57                    | 40      | 34                      | 7   | 6       |                          |                 |   |  |       |
| 0 % Alt B utan<br>Nya stambanor                          | 830   | 11  | 513             |     |                   |     | 14  | 47                                   | 16                        | 116                   |         |                         |     |         | 0                        | 49              | 21  | 43   | 830   |
|  |       |     | 270             | 228 | 0                 | 15  |   |                                      |                           | 0                     | 47      | 34                      | 29  | 6       |                          |                 |   |  |       |
| -20%   | 664   | 11  | 401             |     |                   |     | 13  | 36                                   | 13                        | 83                    |         |                         |     |         | 0                        | 40              | 20  | 46   | 664   |
|  |       |     | 220             | 180 | 0                 | 0   |   |                                      |                           | 0                     | 36      | 34                      | 7   | 6       |                          |                 |   |  |       |
| +20% alt A<br>med Nya<br>stambanor                       | 996   | 11  | 520             |     |                   |     | 14  | 47                                   | 16                        | 259                   |         |                         |     |         | 0                        | 59              | 23  | 46   | 996   |
|  |       |     | 270             | 228 | 0                 | 22  |   |                                      |                           | 95                    | 90      | 35                      | 32  | 6       |                          |                 |   |  |       |
| +20% alt B<br>utan Nya<br>stambanor                      | 996   | 11  | 535             |     |                   |     | 14  | 67                                   | 19                        | 164                   |         |                         |     |         | 58                       | 59              | 23  | 46   | 996   |
|  |       |     | 270             | 228 | 15                | 22  |   |                                      |                           | 0                     | 90      | 35                      | 32  | 6       |                          |                 |   |  |       |

# Länsplaner för regional transportinfrastruktur

# Inspel från länsplaneupprättarna

- Gränsen för namngivna åtgärder
- Brister på det regionala vägnätet – önskar utökade ramar
- Samordning och överföring av stadsmiljöavtalen, förändring av innehåll
- Förbättringar av anläggningskostnads kalkyler
- Förenklad planeringsprocess för mindre åtgärder
- Utökad möjlighet till åtgärder enligt steg 1-2 i fyrstegsprincipen



# Vad händer nu?









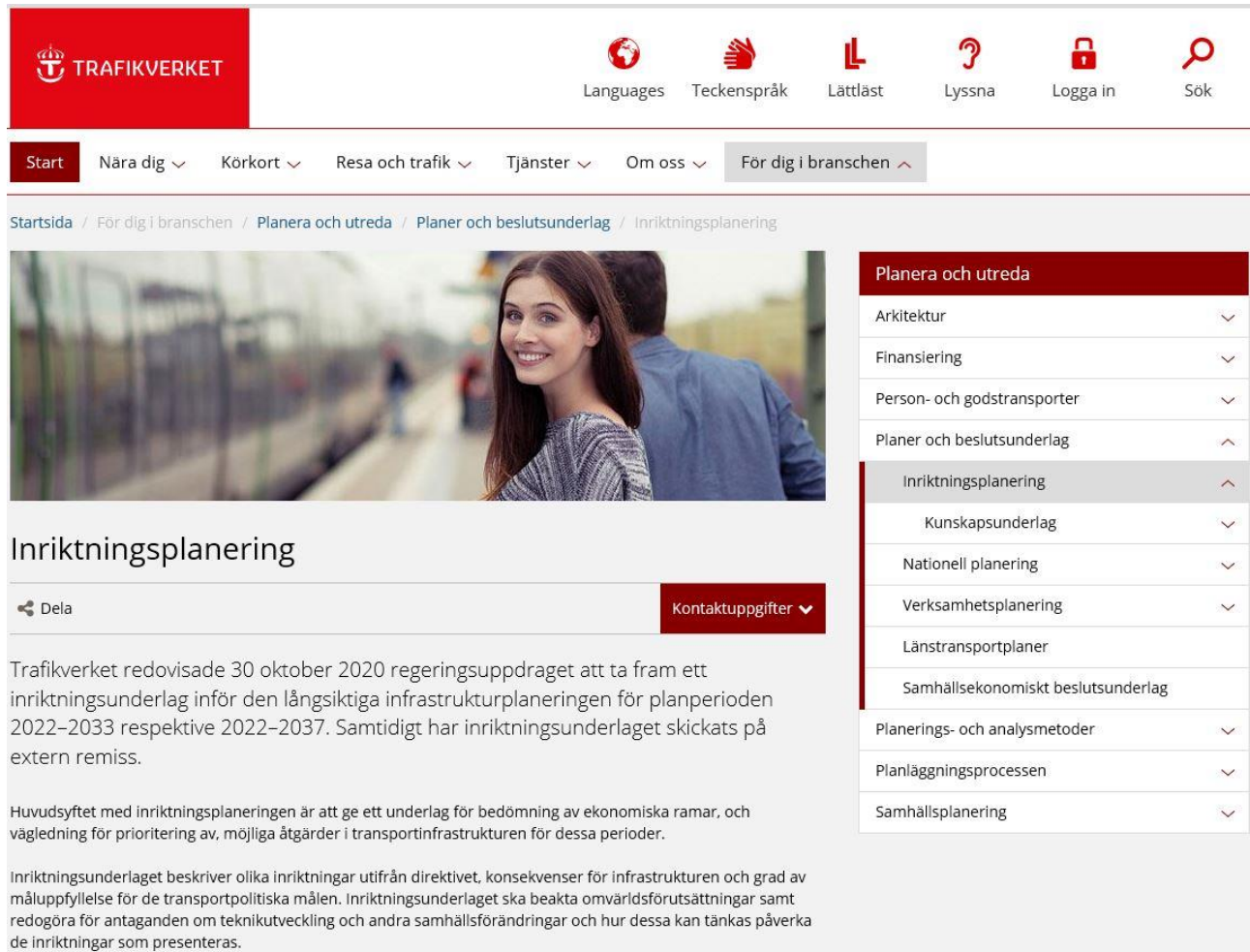
# Vad händer nu?

- Remisstid för inriktningsplaneringen
  - remissynpunkter till regeringskansliet senast 29 januari 2021
- Förberedelser för *åtgärdsplanering* inletts trots att varken proposition lagts eller direktiv om åtgärdsplanering kommit
  - Oerhört kort tid för att ta fram de underlag som behövs
  - Primärt för Trafikverket är nu att kvalitetssäkra underlag... vad behöver analyseras vad gäller kostnader och effekter (AnläggningsKostnadsKalkyler, AKK och Samlade EffektBedömningar, SEB)?

# Kommunikation

# Länk till Inriktningsunderlaget (www.trafikverket.se)

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/inriktningsplanering/>



The screenshot shows the Trafikverket website interface. At the top, there is a red header with the Trafikverket logo and navigation icons for Languages, Teckenspråk, Lättläst, Lyssna, Logga in, and Sök. Below the header is a main navigation menu with items like Start, Nära dig, Körkort, Resa och trafik, Tjänster, Om oss, and För dig i branschen. The breadcrumb trail indicates the current page is 'Startsida / För dig i branschen / Planera och utreda / Planer och beslutsunderlag / Inriktningsplanering'. The main content area features a large image of a smiling woman on a train platform, followed by the title 'Inriktningsplanering'. Below the title are buttons for 'Dela' and 'Kontaktuppgifter'. The main text describes the government's task to develop a long-term infrastructure plan for 2022-2033. A right-hand sidebar contains a list of navigation options under 'Planera och utreda', with 'Inriktningsplanering' highlighted.

**Planera och utreda**

- Arkitektur
- Finansiering
- Person- och godstransporter
- Planer och beslutsunderlag
- Inriktningsplanering**
- Kunskapsunderlag
- Nationell planering
- Verksamhetsplanering
- Länstransportplaner
- Samhällsekonomiskt beslutsunderlag
- Planerings- och analysmetoder
- Planläggningsprocessen
- Samhällsplanering

**Inriktningsplanering**

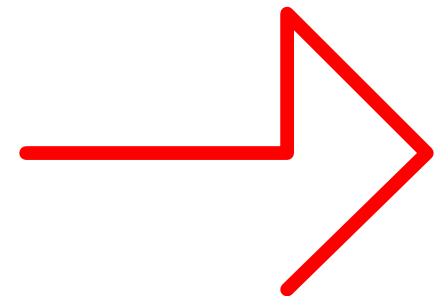
Trafikverket redovisade 30 oktober 2020 regeringsuppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2022–2033 respektive 2022–2037. Samtidigt har inriktningsunderlaget skickats på extern remiss.

Huvudsyftet med inriktningsplaneringen är att ge ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar, och vägledning för prioritering av, möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för dessa perioder.

Inriktningsunderlaget beskriver olika inriktningar utifrån direktivet, konsekvenser för infrastrukturen och grad av måluppfyllelse för de transportpolitiska målen. Inriktningsunderlaget ska beakta omvärldsförutsättningar samt redogöra för antaganden om teknikutveckling och andra samhällsförändringar och hur dessa kan tänkas påverka de inriktningar som presenteras.

# Kommunikation och dialog

- Externa aktörer i direktivet (expertkompetens, fakta och underlag)
- Befintliga råd och forum
- Nyhetsbrev – Nytt från Trafikverket
- Trafikverket.se och Intranätet
- Extern remiss



**Tack!**