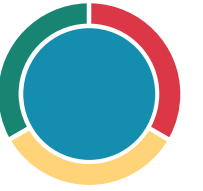


# Infrastrukturplanering 2026-2037 - Inriktningsunderlaget

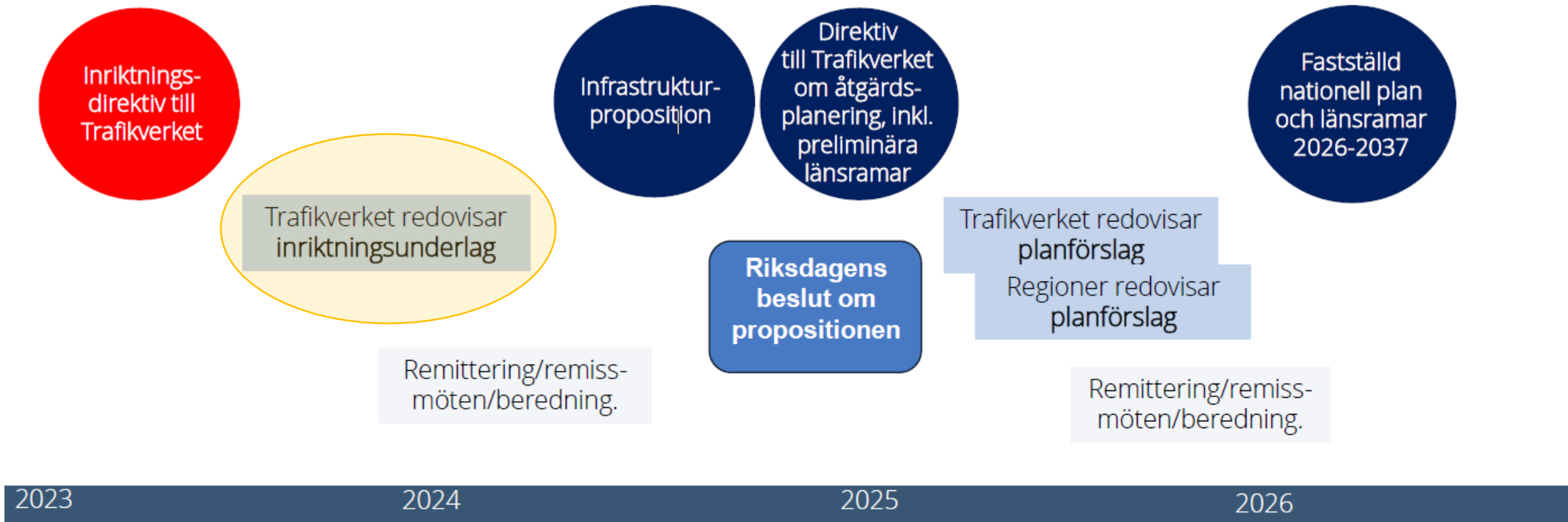
Dialogmöte 7 februari 2024

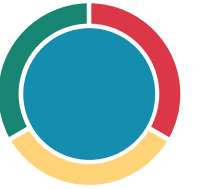




- Löpande info om planeringsprocessen kommer att finnas på särskild webbplats
- E-postadressen [dalarnas.transportinfrastruktur@regiondalarna.se](mailto:dalarnas.transportinfrastruktur@regiondalarna.se)

# Infrastrukturplanering för 2026-2037, indikativ process





# De tre processerna tillsammans

Information

Dialog

Beslut

TJP  
1/2

BDU  
7/2

RUN  
27/3

BDU  
8/11

23/1

N-LIV  
X/2

RS  
15/4

2023

2024

2025

2026

Trafikverkets remiss  
av  
inriktningsunderlag

Infrastruktur-  
proposition

Trafikverkets förslag  
nationell plan och  
Region Dalarnas  
förslag länsplan

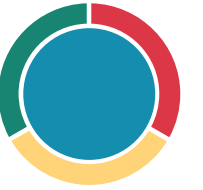
Fastställande slutlig  
länsplan

# Inriktningsunderlagets innehåll



- Stora drag
- En första analys
  - Möjligheter
  - Utmaningar/osäkerheter
- Ekonomiska nivåer
- Det som ej bemöts

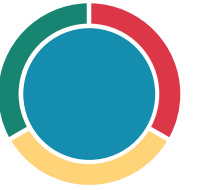
# Inriktningsunderlaget



- **Trafikverkets underlag till grund för regeringens kommande infrastrukturproposition**
- **Utvecklingen av transportsystemet 2026-2037**
- **Inriktning på de satsningar som bör genomföras i infrastrukturen**
- **Förslag till ekonomiska ramar och bedömning av vad som kan genomföras för olika ekonomiska nivåer**
- **Nämner inga infrastrukturobjekt**
  
- Det första steget mot en ny Nationell plan och regionala länsplaner
- Infrastrukturproposition (hösten 2024)
- Direktiv om åtgärdsplanering årsskiftet 2024/2025: Nationell plan och länsplaner



# Det övergripande transportpolitiska målet



**"att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet"**

# Stora drag



- Trafikslagsövergripande analys
  - Väg, järnväg, sjöfart, luftfart
- Inriktningar som ska bidra till ett fungerande transportsystem för framtiden
- Transportsystem som klarar klimat- och trafiksäkerhetsmål, klimatförändringar och yttre hot
- Tuffa prioriteringar i nästa plan
- Kostnader och nyttor utredas väl





# Nyckelord i underlaget



- Rusta
- Effektivisera
- Modernisera
  - Skapa nya och effektivare sätt att resa och transportera gods
- Nyttja befintlig infrastruktur

# Nyttja befintlig infrastruktur



- Prioritering av insatser för underhåll
  - Signalsystem på järnväg (ERTMS)
- Stor effekt utan ökade investeringsmedel
  - **Trimningsåtgärder**
  - Prissättning, lagar, fördelning av tåglägen i spår, större vägnät för längre och tyngre lastbilar

# Modernisera och effektivisera



**Elektrifiering, digitalisering  
och automatisering**

# Trafiksäkerhetsmålet

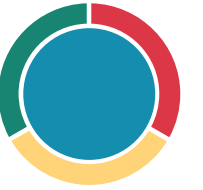


- Fler vägar mittsepareras
- Hastigheter anpassade efter vägarnas utformning
- Efterlevnad av hastighetsgränser

# En första analys



# Möjligheter - Underhåll



- Underhåll i första hand – investeringar i mån av medel
- Löpande underhåll och eftersatt underhåll (underhållsskuld)
  - Både vägnät och järnvägsnät
- Underhåll i tid spar pengar i längden
  - Direkta effekter för tillgänglighet, trafiksäkerhet, robusthet
- Metoder för underhåll utvecklas
  - Digitala verktyg
  - Nya tekniker främst järnväg, tex nya maskiner för rälsbyte
- Det viktigaste ur beredskapssynpunkt

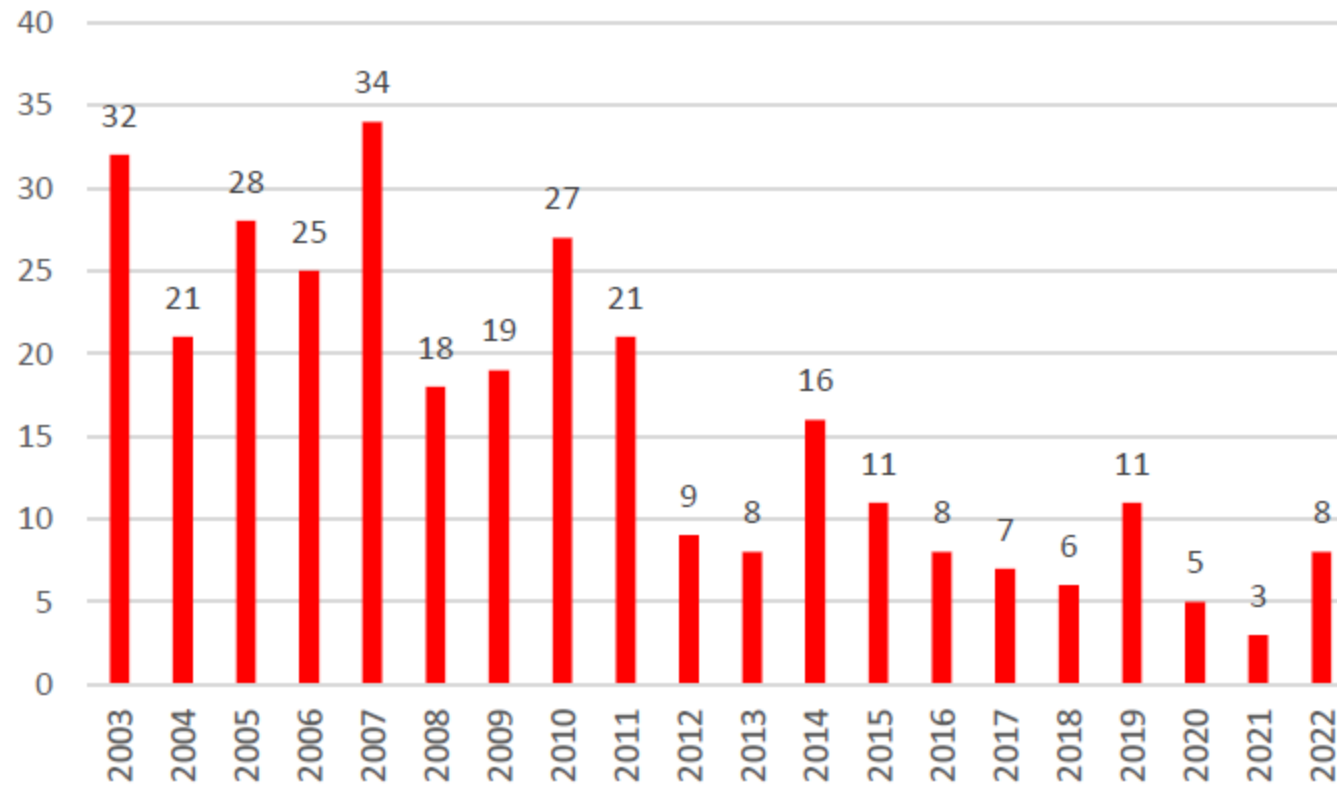


# Möjligheter - Trafiksäkerhet



## Ökad trafiksäkerhetsstandard på regionala vägar

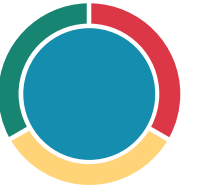
- Ökad trafiksäkerhet genom **mittseparering/mötesseparering**
- ”Förbättra tillgängligheten på regionala vägar genom ökad trafiksäkerhetsstandard. **Det bör tydliggöras i direktiv till länsplaneupprättarna att prioritera trafiksäkerhet på viktiga regionala stråk med särskilt fokus på mötesseparering.**”
- ”Många lönsamma åtgärder inom **trimning och miljö samt länsplaner**”
- ”Det vore också önskvärt med generellt ökade medel i länsplanerna för trafiksäkerhetsåtgärder.”



Figur 14. Antal mil som årligen mittseparerats, så kallad 2+1 väg, 2003–2022.



# Möjligheter - Anpassa hastighetssystemet



- Planerade hastighetssänkningar pausats
- Trafikverket har redovisat ett uppdrag till regeringskansliet över hur arbetet med hastighetsanpassning till vägarnas säkerhetsstandard kan utvecklas, där ökad tillgänglighet vägs in i större utsträckning
- Framförallt handlar det om när vägsträckorna är så pass långa att en hastighetssänkning resulterar i betydande restidsförluster
- Enklare och billigare lösningar för mötteseparering behöver utvecklas vilket är ett arbete som pågår

# Möjligheter – Digitalisering, elektrifiering, automatisering



- Alla trafikslag kan nyttjas effektivare
- Elektrifieringen avgörande för att nå klimatmålen
  - Tillgång till el och laddning
- Ökade satsningar på nytt signalsystem ERTMS
  - Stabilare järnvägssystem för framtiden
  - Person- och godstransporter
- Datadelning viktigt
- Fossilfritt flyg och drönare

# Ytterligare möjligheter



- Nya arbetssätt
- Teknik och innovationer
- Förändrat upphandlingsförfarande
- Trafikslagsövergripande planering/intermodalitet
- Tydliggöra alternativkostnader/alternativnyttor – konsekvenserna av att ett annat objekt inte kan utföras någon annanstans

# Utmaningar och osäkerheter



- Hårda prioriteringar
- ERTMS
- Kostnadsutvecklingen
- Omprövning av objekt – ej bundna
- En förändrad planprocess
  - Fler hållpunkter innan byggstartsbesked
- Befolkningsprognoser
  - Prognosstyrt vs Målbildsstyrt

# Hårda prioriteringar



- Kostnadsstyrning och kostnadskontroll
  - Effektivisera underhållet
  - Förändrat upphandlingsförfarande tillsammans med marknaden
- Säkrare kostnadsbedömningar
  - Utveckla metoder för kostnadsbedömningar i planeringens olika sked
  - Definitiva beslut om nya objekt bör ej fattas förrän säkra uppskattningar om nyttor och kostnader
- Objekt kunna omprövas
  - När nyttor, tid, kostnader ändras väsentligt
  - Tydligare prioriteringskriterier
  - Tydligare hantering när avvikelser måste ske

# Ekonomisk ram och nivåer



- Utgångspunkt 959 mdr i dagens prisnivå
  - 0-alternativ
  - +/- 10%
  - +/-20%
- Trafikverkets förslag
  - Underhåll
  - Investeringar som redan är påbörjade eller bundna genom avtal
  - Trimnings- och miljöåtgärder och länsplaner – hög samhällsnytta
  - Därefter nya objekt – många kommer omprövas



Tabell 1. Föreslagen ramfördelning för fem ramnivåer.

|                                                                          | -20%       | -10%       | 0%         | +10%        | +20%        | Nuv.<br>plan |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>Vidmakthållande väg, varav:</b>                                       | <b>236</b> | <b>285</b> | <b>315</b> | <b>339</b>  | <b>360</b>  | <b>236</b>   |
| <i>Upprätthålla funktionalitet</i>                                       | 224        | 273        | 298        | 298         | 298         |              |
| <i>Återta eftersatt underhåll</i>                                        | 0          | 0          | 0          | 19          | 35          |              |
| <i>BK4-åtgärder</i>                                                      | 12         | 12         | 17         | 22          | 27          |              |
| <b>Vidmakthållande järnväg*, varav:</b>                                  | <b>173</b> | <b>206</b> | <b>222</b> | <b>234</b>  | <b>234</b>  | <b>198</b>   |
| <i>Upprätthålla funktionalitet</i>                                       | 152        | 185        | 202        | 202         | 202         |              |
| <i>Återta eftersatt underhåll</i>                                        | 0          | 0          | 0          | 12          | 12          |              |
| <i>Signalsystem</i>                                                      | 20         | 20         | 20         | 20          | 20          |              |
| <b>Utveckling, varav:</b>                                                | <b>356</b> | <b>369</b> | <b>418</b> | <b>478</b>  | <b>554</b>  | <b>522</b>   |
| <i>Pågående och bundna investeringar</i>                                 | 212        | 212        | 212        | 212         | 212         | 212          |
| <i>Ej bundna investeringar</i>                                           | 0          | 0          | 38         | 88          | 153         | 142          |
| <i>Trimnings- och miljöåtgärder</i>                                      | 39         | 45         | 50         | 55          | 61          | 50           |
| <i>Länsplaner</i>                                                        | 39         | 45         | 50         | 55          | 60          | 50           |
| <i>Forskning och innovation</i>                                          | 8          | 9          | 10         | 10          | 10          | 10           |
| <i>Planering, myndighetsutövning, stadsmiljöavtal, räntor, bidrag mm</i> | 58         | 58         | 58         | 58          | 58          | 58           |
| <b>Driftstöd icke-statliga flygplatser</b>                               | <b>3</b>   | <b>3</b>   | <b>3</b>   | <b>3</b>    | <b>3</b>    | <b>3</b>     |
| <b>Totalt</b>                                                            | <b>767</b> | <b>863</b> | <b>959</b> | <b>1055</b> | <b>1151</b> | <b>959</b>   |

\* Banavgiftsintäkter tillkommer med 34 miljarder kr.

s. 23 i förslaget

# Vad är det förslaget inte bemöter?



- TEN-T/sammanhängande stråk
- Alternativ finansiering, exempel
  - Dubbelspår Luleå-Boden – lånefinansiering
  - Norrbotniabanan - lånefinansiering



# Länkar Trafikverket



Trafikverkets generaldirektör Roberto Maiorana om inriktningsunderlaget:

- [https://youtu.be/Q\\_NRanV3bTY](https://youtu.be/Q_NRanV3bTY)

Trafikverkets projektledare Mattias Lundberg om inriktningsunderlaget:

- [Inriktningsunderlag 2026-2037 – ett transportsystem redo för framtiden | Trafikverket \(youtube.com\)](#)
- Trafikverkets inriktningsunderlag:
- [Inriktningsunderlag för planperioden 2026-2037 - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)