Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen kallas härmed till sammanträde för behandling av ärenden enligt bilagd förteckning.

Tid Tisdagen den 25 november 2025 kl. 09:00
Plats Konferensrummet Salen, Centralplan 1, Alvesta

Information
Efter mötet vid klockan 13:30 är ledamöter och ersättare välkomna till Tingsbackens trygga hem i Alvesta för information och visning. Information och inbjudan till detta har även skickats via e-post. Observera att det är frivilligt att deltaga och att det inte är en del av sammanträdet.

Ledamöter

Per Ribacke (S), ordförande
Frida Christensen (S)
Sebastian Olsson (S)
Thomas Haraldsson (C), 1:e vice ordförande
Heléne Andersson (C)
Jessica Johansson (KD)
Linnéa Naess (V)
Claudia Crowley Sörensson (M), 2:e vice ordförande
Kajsa Sivertson (M)
Mats Johnsson (SD)
Lena Nikolausson (SD)
Lars-Olof Franzén (AA)
Jan-Erik Svensson (AA)

Ersättare

Torbjörn Svensson (S)
Lavinia Strömberg (S)
Lars-Olof Petersson (S)
Jennie Palm (S)
Anna Gilius (C)
Björn Nilsson (V)
Josefine Ljungqvist (KD)
Gunilla Gustafson (M)
Katarina Tuneskog (M)
Robin Berg (SD)
Oskar Andersson (SD)
Håkan Fridell (AA)
Benny Lundh Johansson (AA)

Förteckning över kommunstyrelsens ärenden den 25 november 2025 kl. 09:00		
1. 1.	Närvaro Dnr KS-32263	
2. 1.	Val av justerare och tid för justering Dnr KS-31375	
3. 1.	Godkännande av dagordning Dnr KS-40702	
4. 1.	Återrapportering av arbetet med civil beredskap Dnr KS-2025-00243 5.2.5	
5. 1.	Utbildning i cybersäkerhet Dnr KS-2025-00458 5.5.3	
6. 1.	Information från kommunstyrelsens ordförande Dnr KS-2025-00017 1.2.7	
7. 1.	Information från kommunchef/VD för Alvesta kommunföretag Dnr KS-2025-00018 1.2.7	
8. 1.	Information från ordförande för Alvesta kommunföretag AB Dnr KS-2025-00019 1.2.7	
9. 1.	Ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för kommunstyrelsen Dnr KS-2025-00440 1.4.1	
10. 1.	Ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för Alvesta kommun Dnr KS-2025-00439 1.4.1	
11. 1.	Verksamhetsplan med internbudget och internkontrollplan år 2026 för kommunstyrelsen Dnr KS-2025-00356 1.4.1	
12. 1.	Revidering av Alvesta kommuns riktlinjer för serveringstillstånd enligt alkohollagen Dnr KS-2025-00437 3.5.1	
13. 1.	Revidering av taxa för serveringstillstånd enligt alkohollagen i Alvesta kommun Dnr KS-2025-00436 3.5.1	
14. 1.	Bolagsordningar för Allbohus Bostad AB och Alvesta Verksamhetsfastigheter AB Dnr KS-2025-00464 1.3.1	
15. 1.	Delrapportering av projektet Alvestas väg mot arbete 2025-2027 Dnr KS-2025-00093 3.6.1	

16. 1.	Svar på remiss av Nära Kronobergaren - Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026-2036 Dnr KS-2025-00425 1.9.1	
17. 1.	Svar på remiss av betänkandet Nya regler om arv och testamente - bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91) Dnr KS-2025-00386 1.9.1	
18. 1.	Svar på remiss av betänkandet Skärpta villkor för anhöriginvandring (SOU 2025:95) Dnr KS-2025-00389 1.9.1	
19. 1.	Svar på remiss av förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2030 Dnr KS-2025-00409 1.9.1	
20. 1.	Svar på remiss av förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft Dnr KS-2025-00407 1.9.1	
21. 1.	Svar på motion (M) om att införa utökade bakgrundskontroller för personal i kommunens verksamheter med skyddsvärda grupper Dnr KS-2025-00309 1.2.6	
22. 1.	Information om sjukfrånvarostatistik för Alvesta kommun Dnr KS-2025-00029 2.7.5	
23. 1.	Redovisning av delegationsbeslut Dnr KS-2025-00071 1.2.3	
24. 1.	Meddelanden till kommunstyrelsen Dnr KS-2025-00060 1.2.7	
25. 1.	Övriga ärenden Dnr KS-2025-00020 1.2.1	

Per Ribacke
Ordförande

Peggy Hall
Kommunsekreterare

§ 145

Dnr KS-2025-00243 5.2.5

Återrapportering av arbetet med civil beredskap

Beslut

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att notera informationen.

2. Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att kontinuerligt under år 2026 återrapportera till kommunstyrelsen hur arbetet med civil beredskap går.

Sammanfattning

Återrapporten utgör ett underlag för kommunstyrelsens uppsiktsplikt inom området civilt försvar för perioden 2025-06-03 till och med 2025-10-30.

Styrning genom planer och mål

Program för civil beredskap och Plan för extraordinär händelse, är utgångspunkt för planering och genomförande av åtgärder kopplat till civilt försvar. Återrapporteringen syftar till att ge en nulägesbild av hur kommunkoncernens förmågor stärkts under perioden som rapporteringen omfattar.

De planer och styrdokument som finns idag lever till stor del upp till kravställningen i gällande lagar och förordningar men behöver revideras för tydligare inriktning mot civilt försvar.

Kontinuitetsplanering

Kontinuitetsplanering är genomförd på avdelnings- och enhetsnivå. Det finns ett par avdelningar där kontinuitetsplaneringen fortfarande pågår. Förbättrad förmåga inom kontinuitethantering.

Evakuering

Planering av evakuering av personer på särskilt boende enligt socialtjänstlagen, SOL, och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS, är pågående.

Försörjningsberedskap och beredskapslager

En inventering/kartläggning av särskilt kritiska produkter i hälso- och sjukvård och socialtjänst är genomförd inom ramen för beredskap inom kommunal hälso- och sjukvård, KHOSS, se bilaga 1. God förmåga inom försörjningsberedskap. Motsvarande invertering pågår i alla förvaltningar och bolag, koncernövergripande behov kopplat till beredskapslager ska vara sammanställt i januari 2026.

Fordon, reservkraft och reservvärme med tillhörande drivmedel/bränsle är områden som kommer att behöva en organisation/personalresurser för drift, lagring och omsättning. Detsamma gäller medicintekniska produkter, livsmedel och skyddsutrustning.

Enligt antagandena i regionala planeringsförutsättningar, bilaga 2, utgör Kronobergs län ett bakre område i händelse av höjd beredskap och krig. Det innebär att människor antas fly hit och kommunen därför ska ha förmåga till kapacitetsökning vilket i sin tur ställer högre krav på robusthet och försörjningsberedskap.

Planeringsförutsättningar och Host Nation Support, HNS

Enligt regionala planeringsförutsättningar, bilaga 2, antas Kronobergs län inte vara det primära området för motståndaren att angripa utan främst vara koncentrerings, baserings – återhämtning och genomflyttningsområde. Civila aktörer förväntas stötta Försvarsmakten samt planera för att ta emot större mängder flyktingar. Alvesta kommun beaktar planeringsförutsättningarna och HNS, i arbetet med civilt försvar.

Reservkraft

Från och med hösten 2025 finns reservkraft på samtliga av kommunens särskilda boenden vilket bidrar till en förbättrad förmåga inom kontinuitetshantering.

De förvaltningar och bolag som bedriver samhällsviktiga verksamheter har gjort en kartläggning av kapacitetsbehov gällande reservkraft till prioriterade verksamheter. Prioriteringarna gällande verksamhetslokaler har tagit hänsyn till geografisk spridning, tillagningskök, trygghetspunkter samt skyddsrum. Upphandling av reservkraftverk till prioriterade verksamhetslokaler och anläggningar är påbörjad. Reservkraft ägs av kommunledningsförvaltningen. Drift och underhåll kräver en organisation/personalresurser.

Krigsplacering av medarbetare/krigsorganisation

Tillsvidareanställd personal i förvaltningar och bolag är ianspråktagna för Alvesta kommuns förvaltningar och bolag samt registrerade hos plikt- och prövningsverket. Uppdatering av registret sker var sjätte månad och senaste uppdateringen gjordes den 1 oktober 2025. Arbetet med krigsorganisation fortlöper.

Utbildning och övning

Utbildningsplanen har följts men har också kompletterats, främst utifrån ytterligare identifierade behov samt sektorsspecifika uppdrag. Beskrivning av genomförda utbildningar och övningar framgår av ärendets bilaga 3.

Konsekvensanalys

Ärendet kräver ingen konsekvensanalys.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-03

Bilaga 1, försörjningsberedskap inom hälsa- och omsorg samt socialtjänst

Bilaga 2, regionala planeringsförutsättningar

Bilaga 3, återrapportering utbildning och övning, 2025-11-03

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Malin Larsson Roos
Beredskapssamordnare

Datum
2025-11-03

Referens
KS 2025-00243 5.2.5

Återrapportering under 2025 av arbetet med civil beredskap

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen noterar informationen.

2. Kommunstyrelsen ger kommunledningsförvaltningen i uppdrag att kontinuerligt under år 2026 återrapportera till kommunstyrelsen hur arbetet med civil beredskap går.

Sammanfattning

Återrapporten utgör ett underlag för kommunstyrelsens uppsiktsplikt inom området civilt försvar för perioden 2025-06-03 till och med 2025-10-30.

Styrning genom planer och mål

Program för civil beredskap och *Plan för extraordinär händelse,* är utgångspunkt för planering och genomförande av åtgärder kopplat till civilt försvar. Återrapporteringen syftar till att ge en nulägesbild av hur kommunkoncernens förmågor stärkts under perioden som rapporteringen omfattar.

De planer och styrdokument som finns idag lever till stor del upp till kravställningen i gällande lagar och förordningar men behöver revideras för tydligare inriktning mot civilt försvar.

Kontinuitetsplanering

Kontinuitetsplanering är genomförd på avdelnings- och enhetsnivå. Det finns ett par avdelningar där kontinuitetsplaneringen fortfarande pågår. Förbättrad förmåga inom kontinuitethantering.

Evakuering

Planering av evakuering av personer på särskilt boende enligt socialtjänstlagen, SOL, och lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade, LSS, är pågående.

Försörjningsberedskap och beredskapslager

En inventering/kartläggning av särskilt kritiska produkter i hälso- och sjukvård och socialtjänst är genomförd inom ramen för beredskap inom kommunal hälso- och sjukvård, KHOSS, se bilaga 1. God förmåga inom försörjningsberedskap. Motsvarande invertering pågår i alla förvaltningar och bolag, koncernövergripande behov kopplat till beredskapslager ska vara sammanställt i januari 2026.

Fordon, reservkraft och reservvärme med tillhörande drivmedel/bränsle är områden som kommer att behöva en organisation/personalresurser för drift, lagring och omsättning. Detsamma gäller medicintekniska produkter, livsmedel och skyddsutrustning.

Enligt antagandena i regionala planeringsförutsättningar, bilaga 2, utgör Kronobergs län ett bakre område i händelse av höjd beredskap och krig. Det innebär att

människor antas fly hit och kommunen därför ska ha förmåga till kapacitetsökning vilket i sin tur ställer högre krav på robusthet och försörjningsberedskap.

Planeringsförutsättningar och Host Nation Support, HNS

Enligt regionala planeringsförutsättningar, bilaga 2, antas Kronobergs län inte vara det primära området för motståndaren att angripa utan främst vara koncentrerings, baserings – återhämtning och genomflyttningsområde. Civila aktörer förväntas stötta Försvarsmakten samt planera för att ta emot större mängder flyktingar. Alvesta kommun beaktar planeringsförutsättningarna och HNS, i arbetet med civilt försvar.

Reservkraft

Från och med hösten 2025 finns reservkraft på samtliga av kommunens särskilda boenden vilket bidrar till en förbättrad förmåga inom kontinuitetshantering.

De förvaltningar och bolag som bedriver samhällsviktiga verksamheter har gjort en kartläggning av kapacitetsbehov gällande reservkraft till prioriterade verksamheter. Prioriteringarna gällande verksamhetslokaler har tagit hänsyn till geografisk spridning, tillagningskök, trygghetspunkter samt skyddsrum. Upphandling av reservkraftverk till prioriterade verksamhetslokaler och anläggningar är påbörjad. Reservkraft ägs av kommunledningsförvaltningen. Drift och underhåll kräver en organisation/personalresurser.

Krigsplacering av medarbetare/krigsorganisation

Tillsvidareanställd personal i förvaltningar och bolag är ianspråktagna för Alvesta kommuns förvaltningar och bolag samt registrerade hos plikt- och prövningsverket. Uppdatering av registret sker var sjätte månad och senaste uppdateringen gjordes den 1 oktober 2025. Arbetet med krigsorganisation fortlöper.

Utbildning och övning

Utbildningsplanen har följts men har också kompletterats, främst utifrån ytterligare identifierade behov samt sektorsspecifika uppdrag. Beskrivning av genomförda utbildningar och övningar framgår av ärendets bilaga 3.

Konsekvensanalys

Ärendet kräver ingen konsekvensanalys.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-03

Bilaga 1, försörjningsberedskap inom hälsa- och omsorg samt socialtjänst

Bilaga 2, regionala planeringsförutsättningar

Bilaga 3, återrapportering utbildning och övning, 2025-11-03

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Malin Larsson Roos
Beredskapssamordnare

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Utvecklingsavdelningen
Malin Larsson Roos
Beredskapssamordnare KHOSS

Rapport beredskap kommunal hälso- och sjukvård och socialtjänst Alvesta kommun 2024

Uppdrag under 2024

Försörjningsberedskap

Kontinuitetsplaner

Personalförsörjning

Utbildning kompetensutveckling

Reservkraft

Försörjningsberedskap

En del av kris och beredskapsuppdraget för kommunal hälso- och sjukvård och socialtjänst (KHOSS) under 2024 var att kartlägga lokal försörjningsberedskap gällande skyddsmaterial, sjukvårdsmaterial/medicintekniska produkter och läkemedelsnära produkter samt alternativ för lagerhållning. Det finns ett lagförslag som föreslår att alla vårdgivare ska ha en försörjningsberedskap på en månad. Lagen beräknas träda i kraft i januari 2027.

Skyddsmaterial

Leverans

Förrådsansvariga på alla enheter gör direktbeställning till OneMed.

Förråd

Enhetsförråd finns på särskilda boenden (säbo), hemtjänstens hus samt dagcenter. På alla säbo finns också en container för förvaring av desinfektion.

Styrkor

Lokal inventering och kartläggning som gjordes under 2024 visar att enheterna har ett omsättningslager på över en månad.

Att iakttagas:

- Saknas digitalt system för att i realtid kunna följa lagernivåer.
- Våra beredskapslager medför en ryckighet i beställning och mottagning då de behöver omsättas. Beställning och omsättning av beredskapslager är

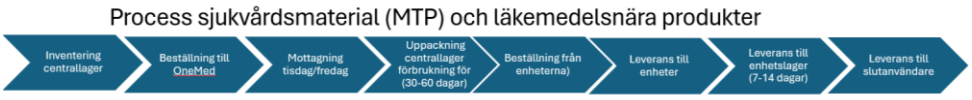
resurskrävande i planering, mottagning, uppackning och omsättning samt brister i samordning.

- Arbetsmiljö kopplat till lagerhållning
- Artiklar kommer enbart från OneMed och vissa artiklar produceras bara i en del av världen. Störningar i leveranser från dessa leverantörer leder till begränsad uthållighet över tid. Större lager ökar risken för att artiklars bäst före datum går ut.

Möjligheter

- Uppgifter om förbrukning och behov av lageryta per enhet är framtaget.
- Artiklar som används sällan/vid utbrott/smitta kan centraliseras och läggas till hanteringen av omläggningsmaterial och läkemedelsnära produkter.
- Skyddsmaterial kan läggas in i systemet för hjälpmedel, Webb Sesam för att kunna följa lagernivåer och ha en automatiserad beställningsfunktion.
- Krissamverkan Kronoberg har beslutat att tillsätta en arbetsgrupp för att ta fram förutsättningar för gemensam lagerhållning för försörjningsberedskap av skyddsmaterial, sjukvårdsmaterial och hjälpmedel (MTP) samt läkemedelsnära produkter för den lagerhållning som överstiger 30 dagar.

Omläggningsmaterial/läkemedelsnära produkter



Leverans:

Sjukvårdsmaterial levereras via centrallager.

Inkontinensmateriel och livsmedel för speciella medicinska ändamål levereras på olika sätt. För patient på boende sker leverans till boendet och för patient som bor hemma till hemadressen.

Förråd:

Sjukvårdsmaterial finns på centralförråd och på enhetslager.

Styrkor:

- God försörjningsberedskap läkemedelsnära produkter och omläggningsmateriel
- God försörjningsberedskap på Inkontinensmateriel.
- Bra med mindre förråd i omedelbar närhet till slutanvändaren detta gör att materielen finns nära där den ska användas.
- Centralförrådet, fördelar bra kontroll/överblick. Vid ökat behov på olika platser i kommunen smidigt att omfördela.
- När lagerhållningen av sjukvårdförnödenheterna i kommunen förbättras innebär detta troligtvis en kostnadseffektivisering. Det lagerhålls troligtvis

mindre ”bra att ha” och mindre materiel behöver kasseras pga. utgångsdatum mm.

Att iakttagas:

- Planeringsförutsättningar: oklart vad en kapacitetsökning för kommunal hälso- och sjukvård och omsorg innebär, vilka uppgifter som kan tillkomma mm. Det är därför svårt att beräkna vilken materiel som behöver lagerhållas för att klara dessa uppgifter.
- Bedöma och klargöra vilka uppgifter en kapacitetsökning innebär. Därefter besluta vilka sjukvårdförnödenheter som eventuellt behöver tillföras för att lösa dessa uppgifter.
- Krissamverkan Kronoberg har beslutat att tillsätta en arbetsgrupp för att ta fram förutsättningar för gemensam lagerhållning för försörjningsberedskap av skyddsmaterial, sjukvårdsmaterial och hjälpmedel (MTP) samt läkemedelsnära produkter för dem lagerhållning som överstiger 30 dagar.

Hjälpmedel

Leverans

Hjälpmedel som beställs genom Sesam levereras och packas upp på Högåsens äldreboende.

Förråd

Förråd för hjälpmedel finns i flera olika förråd. Återlämnade hjälpmedel finns på alla säbo och hämtas in till centralförrådet för rengöring och rekond alternativ kassering.

Styrkor

Förskrivarna kan snabbt och utan mellanhänder förskriva det hjälpmedel som patienten har behov av.

Kommunrehab råder över sina egna lagernivåer.

Hjälpmedel är ofta användbara och säkra att använda även efter tillverkarens bedömda livslängd.

Att iakttagas:

Möjliga lagernivåer styrs framför allt av tillgänglig lageryta.

Förvaring i flera olika rum ger begränsad överblick

Nivåskillnader påverka arbetsmiljö

Flaskhals i rekonden

Begränsad yta, låg takhöjd påverkar möjligheten att lagerhålla på höjden

Oregelbundna behov /ryckighet i förskrivning

Merparten av hjälpmedel kostar mycket per styck, tar stor plats för förvaring, behöver service

Tillverkarens garanterade livslängd är på hjälpmedlet begränsad och tar ej hänsyn till hur stor del av tiden hjälpmedlet varit i bruk vilket påverkar lagerhållningen. Vid tillbud efter att hjälpmedlets rekommenderade livslängd passerat tar tillverkaren inget ansvar för konsekvenserna.

Störda leveranser och komponentbrister. Rengöring och rekond är resurskrävande i form av personal, transporter, el och vatten.

Möjligheter

Många hjälpmedel kan återanvändas efter rengöring och rekond.

Förskrivning kan ske utan mellanhänder vilket förkortar väntetiden

Förskrivarna har stora möjligheter att delta i upphandling sortiment.

Vårdgivaren kan ta beslut om ansvar för att fortsätta använda hjälpmedel som passerat tillverkarens livslängd men ansvarar då för konsekvenserna.

Kontinuitetsplaner

Under 2024 har samtliga enheter upprättat kontinuitetsplaner. En enhet har också övat att bedriv verksamhet utan el. Uppföljning av kontinuitetsplaneringen och fler övningar planeras under 2025. Representanter har deltagit i en utbildning i kontinuitetsplanering som anordnades av länsstyrelsen.

Personalförsörjning

Påbörjat samarbete med Allbolärcenter med att ta fram en grund till utbildningsplan introduktion i omsorgsarbete. Utbildningen planeras vara klassrumsbasserad och ska kunna ges av vårdlärare vid höjd beredskap.

Utbildning kompetensutveckling

Kommunens beredskapssamordnare bjudits in till alla arbetsgrupper i omsorgsförvaltningens verksamheter med anledning av kontinuitetsplanering och beredskap. Krisledningen har genomfört en övning. Planering av utbildningsinsatser under 2025 är påbörjat.

Reservkraft

Beslut om prioriterade enheter och framtagning av upphandlingsunderlag. Upphandlingen överklagades och hanteringen i förvaltningsrätten drog ut på tiden vilket fick konsekvensen att inga inköp kunde genomföras under 2024.

Regionala planeringsförutsättningar för Kronobergs län

Version 3, 2025

KRISSAMVERKAN Kronoberg

Länsstyrelsen Kronoberg

Titel:	Regionala planeringsförutsättningar för Kronobergs län, version 3, 2025
Författare:	Krissamverkan Kronoberg, arbetsgruppen för civilt försvar
Diarienummer:	457-1395-25
Utgivningsår:	2025
Omslagsbild:	Catarina Sammelin, Länsstyrelsen Kronoberg

INNEHÅLL

REGIONALA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KRONOBERGS LÄN 4

Inledning 4

Bakgrund 4

Syfte 5

En sammanhängande planering 5

Avgränsningar och dimensionering 6

Mål för totalförsvaret 6

Uthållighet 8

Folkrätt, jämställdhet och mänskliga rättigheter i planering av totalförsvaret 8

Metod 10

Sverige i NATO 10

Host Nation Support 12

Regionala planeringsantaganden 17

Kronobergs läns geografiska läge 17

Försvarsmaktens perspektiv 18

Planeringsantaganden kopplade till befolkningsrörelser 19

Energiförsörjning 21

Transporter 22

Elektroniska kommunikationer och post 23

Information 24

Livsmedel och dricksvatten 24

Finansiella tjänster 25

Hälso- och sjukvård samt omsorg 26

Ordning och säkerhet 29

Skydd av civilbefolkningen 29

Regionala planeringsförutsättningar för Kronobergs län

Inledning

Bakgrund

Den 17 december 2024 beslutade Riksdagen om proposition Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) som ersätter tidigare totalförsvarsbeslut. Det nya beslutet innehåller:

- ett övergripande mål för totalförsvaret,
- nya mål för det militära och det civila försvaret och
- ny inriktning för Försvarsmaktens krigsorganisation.

Vidare innehåller propositionen regeringens bedömning av den säkerhetspolitiska utvecklingen.

De gemensamma utgångspunkterna för totalförsvaret är att det ska utformas och dimensioneras för att försvara Sverige mot ett väpnat angrepp och medverka till försvaret av allierade enligt de åtaganden som följer av medlemskapet i Nato. Det inkluderar planering för att möta krigshandlingar på svenskt territorium såväl som på allierades territorium. Det svenska totalförsvarets samlade förmåga utgör därmed en del av det kollektiva försvaret inom Nato. Uthålligheten för totalförsvaret bör skapa handlingsfrihet för att ställa om samhället för en längre period av allvarlig säkerhetspolitisk kris eller krig. Ett starkt svenskt totalförsvar som bidrar till Natos samlade avskräckning är krigsavhållande och därmed konfliktförebyggande och ytterst fredsbevarande.[1]

Försvarsbeslutet för åren 2025–2030 anger målen och ger en inriktning för hur det militära och civila försvaret ska utvecklas och organiseras de kommande åren inklusive ekonomisk inriktning.

Med försvarsbeslutet som grund har regeringen fattat tre övergripande beslut som riktar sig till myndigheterna:

- Gemensamma förutsättningar för utvecklingen av totalförsvaret

[1] Regeringens proposition 2024/25:34

(beslutet riktar sig till både myndigheter inom det militära försvaret och beredskapsmyndigheter).

- En inriktning för det militära försvaret som riktar sig till myndigheter inom det militära försvaret.
- En inriktning för det civila försvaret som riktar sig till beredskapsmyndigheter.[2]

Syfte

Syftet med de regionala planeringsförutsättningarna för Kronobergs län är att skapa ett planeringsstöd kopplat till totalförsvar för länets civila aktörer. Dokumentet syftar till att bidra till en sammanhållen totalförsvarsplanering i länet.

En sammanhängande planering

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Försvarsmakten fick i samband med förra totalförsvarsbeslutet (december 2020) i uppdrag av regeringen att i samverkan med bevakningsansvariga myndigheter främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret 2021–2025. För att åstadkomma denna utveckling har MSB och Försvarsmakten tagit fram en handlingsplan, Handlingskraft, där de introducerar en årlig process som syftar till att samordna planeringen mellan det civila och det militära försvaret. MSB och Försvarsmakten har även tagit fram planeringsantaganden på nationell nivå som utgångspunkt för vår

[2] Styrning och stöd för ett starkt totalförsvar - Regeringen.se

gemensamma planering.[3] En utförlig beskrivning av den årliga planeringsprocessen för totalförsvar finns i Handlingskraft.

På högre regional nivå görs gemensam planering med länsstyrelser, polisregioner, Trafikverket och Försvarsmakten inom södra militärregionen. Gemensam planering görs även inom det södra civilområdet med civilområdeskansliet som sammanhållande. På regional nivå görs gemensam planering inom Krissamverkan Kronoberg med Länsstyrelsen i Kronobergs län som sammanhållande.

Avgränsningar och dimensionering

De regionala planeringsförutsättningarna utgår från de nationella planeringsantagandena avseende viktiga samhällsfunktioner i Handlingskraft.[4] De regionala planeringsförutsättningarna bör läsas tillsammans med den hotbildsbeskrivning och de grundläggande antaganden som görs i Handlingskraft samt det scenario som finns som hemlig bilaga till Handlingskraft alternativt FOI:s typfall 1–5.[5] De regionala planeringsförutsättningarna utgår från dimensioneringen höjd beredskap och krig.

I framtagandet av de regionala planeringsförutsättningarna har omständigheter i kriget i Ukraina tagits i beaktan.

De regionala planeringsförutsättningarna förutsätter att läsaren/mottagaren har en förförståelse om vad totalförsvar är och hur det svenska systemet för totalförsvar är uppbyggt.

De regionala planeringsantagandena som görs i dokumentet är just antaganden. Dessa behöver ytterligare bearbetas i den egna organisationen och varje aktör behöver utifrån ansvarsprincipen göra egna bedömningar för hur verksamheten påverkas. De regionala planeringsförutsättningarna ska verka som en grund för vidare analys. De regionala planeringsförutsättningarna gör inte anspråk på att ha en heltäckande analys.

Mål för totalförsvaret

Det övergripande målet för totalförsvaret ska vara att ha förmåga att försvara Sverige och vår befolkning mot väpnat angrepp, hävda vårt lands självständighet, suveränitet och territoriella integritet samt medverka till försvaret av allierade. Verksamhet inom totalförsvaret ska

[3] Handlingskraft, Handlingsplan för att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret 2021–2025
[4] Handlingskraft, Handlingsplan för att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret 2021–2025
[5] FOI-memo 5089 och 6338

kunna bedrivas enskilt och tillsammans med andra, inom och utom landet och i enlighet med Sveriges åtaganden som medlem i Nato.[6]

Mål för det militära försvaret

Målet för det militära försvaret ska vara att ha förmåga att:

- försvara Sverige mot väpnat angrepp,
- hävda Sveriges territoriella integritet,
- värna rättigheter och nationella intressen utanför svenskt territorium i enlighet med internationell rätt,
- inom ramen för Natos kollektiva försvar och uppgifter i övrigt, uppfylla Sveriges åtaganden som medlem i Nato,
- främja vår säkerhet samt förebygga och hantera konflikter och krig genom att i fredstid genomföra operationer på vårt eget territorium och i närområdet samt delta i internationella fredsfrämjande insatser och
- skydda samhället och dess funktionalitet genom att med befintlig förmåga och resurser bistå övriga samhället såväl i fred som vid höjd beredskap.[7]

Mål för det civila försvaret

Målet för det civila försvaret ska vara att ha förmåga att:

- säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna,
- inom ramen för Natos kollektiva försvar och uppgifter i övrigt, bidra till det militära försvarets förmåga,
- skydda civilbefolkningen och
- upprätthålla försvarsviljan och samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar.[8]

Fokusområden

I Handlingskraft pekas ett antal områden (så kallade fokusområden) ut som initialt bör prioriteras i planeringen för att öka förmågan och bidra till att uppnå det övergripande målet för totalförsvaret, se ovan. Fokusområdena är en grund för utvecklingen av totalförsvaret på såväl lokal, regional som nationell nivå. Områdena presenteras i sin helhet i Handlingskraft tillsammans med delmål. Även aktörerna i Kronobergs län ska arbeta med sin totalförsvarsplanering utifrån fokusområdena. Fokusområdena är:

- beredskapsplaner och krigsorganisation,

---

[6] Regeringens proposition 2024/25:34
[7] Regeringens proposition 2024/25:34
[8] Ibid

- ledning och samverkan,
- försörjningsberedskap,
- ge och ta emot stöd,
- försvarsvilja och
- stärkt informations- och cybersäkerhet. [9]

Uthållighet

Utgångspunkten för planeringen av totalförsvaret bör vara att under *minst* tre månader kunna hantera en säkerhetspolitisk kris i Europa och Sveriges närområde som innebär allvarliga störningar i samhällets funktionalitet samt krig under del av denna tid.[10]

Folkrätt, jämställdhet och mänskliga rättigheter i planering av totalförsvaret

Folkrätten är den juridik som reglerar staters och andra internationella aktörers rättigheter och förpliktelser gentemot varandra. Det innebär att krigets lagar samt mänskliga rättigheter ska respekteras och beaktas. Exempelvis finns regler om territoriell integritet och förbud mot våldsanvändning, men även reglerad ansvarsutkrävning för internationella brott som folkmord, krigsförbrytelser eller brott mot mänskligheten.

Enligt Totalförsvarets folkrättsordning (1990:12) ska det finnas två folkrättsliga rådgivare vid varje länsstyrelse. Dessa har i uppgift att ge länsledning och kommuner inom länet råd och stöd om hur folkrättslig reglering under krig och neutralitet ska tillämpas.

Enligt erfarenhet från kriget i Ukraina kan vi inte räkna med att en motståndare följer folkrätten och vår planering behöver därför ta höjd för det, exempelvis gällande attacker på sjukhus och andra civila mål.

Planläggning och samordning

I planläggning och samordning är det viktigt att skilja mellan militär och civil verksamhet, så att civilbefolkningen inte utsätts för onödiga eller oskäliga hot och risker. Militär verksamhet, krigföring, ska framför allt inriktas på att försvaga motståndares stridskraft, att civila personer och egendom inte drabbas i större utsträckning än vad som kan anses vara militärt motiverat samt att lidande för både de som deltar i strider och för civila som drabbas av krig ska vara så liten som möjligt.

[9] Handlingskraft, Handlingsplan för att främja och utveckla en sammanhängande planering för totalförsvaret 2021–2025, avsnitt 3
[10] Regeringens proposition 2020/21:30, Totalförsvaret 2021–2025

Folkrätten belyser fyra viktiga principer att beakta:

- **Distinktion.** Stridande parter måste skilja mellan militära mål och civilbefolkning/civila objekt. Det innebär att anfall endast får riktas mot militära mål, alltså personer eller objekt som innebär en avgjord militär fördel att attackera så som väpnade styrkor, militärbaser, ammunitionslager eller vapenfabriker. Civila får inte placeras i närheten av eller i nära anslutning till ett sådant militärt mål.
- **Proportionalitet.** Proportionalitetsprincipen innebär att en militär insats eller ett anfall måste stå i proportion till de risker som civilbefolkning och civil egendom utsätts för. Civila ska med andra ord inte utsättas för onödiga eller oskäliga hot eller risker.
- **Försiktighet.** Det är stridande parters ansvar, både anfallare och försvarare, att vidta alla rimliga försiktighetsåtgärder för att undvika skador på civilbefolkning eller civila objekt. Exempelvis att evakuera och förflytta civilbefolkningen och civila objekt till säkrare områden.
- **Onödigt eller överflödigt lidande och skada.** Det är förbjudet att orsaka motpartens soldater onödig skada och/eller överflödigt lidande. Denna princip påverkas till stor del även av principen om proportionalitet.

Olika perspektiv av mänskliga rättigheter

Krig och kris förstärker utsattheten och diskriminering bland vissa individer och grupper av vuxna och barn. Kvinnor och män, flickor och pojkar samt icke-binära personer kan ställas inför olika typer av hot mot säkerhet, trygghet och hälsa. Ofta löper minoritetsgrupper i samhället en högre risk att utsättas för diskriminering, förföljelse eller våld. Därför är det viktigt att ha ett brett perspektiv på hot och risker vid totalförsvarsplanering, då planerade åtgärder påverkar grupper i samhället på olika sätt. Det är av vikt att centrala samhällsfunktioner som uppfyller grundläggande mänskliga rättigheter och behov samt säkrar samhällets fortlevnad upprätthålls.

För att förhindra ökad utsatthet under en konflikt behöver totalförsvarsplaneringen beakta grundläggande mänskliga rättigheter bland annat utifrån barnets rättigheter, jämställdhet och människors funktionsförmåga eller socioekonomiska faktorer. Exempelvis kan en utrymning utgöra en situation där vuxnas och barns språklig förmåga, sociala och ekonomiska förutsättningar eller funktionsförmåga påverkar förutsättningen att utrymma.

I planeringen av totalförsvaret behöver hänsyn tas till att kvinnor fortsatt tar ett större ansvar för det obetalda hem- och omsorgsarbetet, inklusive ansvar för barn och äldre. Detta ska ses i relation till att många samhällsviktiga verksamheter är kvinnodominerade vilket kan påverka

både förutsättningar och förmågan att delta i totalförsvaret, exempelvis genom att mobilisera eller bemanna skol- och barnomsorg samt hälso- och sjukvård.

Det sexuella och könsrelaterade våldet tenderar att öka vid kris, konflikt och postkonflikt. Flickor och kvinnor, icke-binära, transpersoner och normsöverskidande män drabbas i högre utsträckning än pojkar och män.

Metod

De regionala planeringsförutsättningarna för Kronobergs län har tagits fram i arbetsgruppen för civilt försvar (AG CF), som är en del av Krissamverkan Kronoberg. Representanter från Länsstyrelsen Kronoberg, Region Kronoberg, Växjö kommun, Tingsryds kommun, Försvarsmakten, Trafikverket samt Polismyndigheten har deltagit i arbetet.

De regionala planeringsförutsättningarna är baserade på nationella planeringsunderlag samt gemensamma kunskaper och analyser från högre regional, regional och lokal nivå. I detta underlag presenteras de olika områden som finns med i Handlingskraft och dess nationella planeringsantagandena, efterföljt av de regionala planeringsantaganden som arbetsgruppen för civilt försvar har tagit fram.

Planeringsförutsättningar 2024 ersätter den första versionen av planeringsförutsättningar som färdigställdes under 2023. De uppdateringar som har gjorts handlar främst om planeringsantaganden kopplade till befolkningsrörelser.

Vid framtagandet av planeringsförutsättningarna har även den av Växjö kommun framtagna Motståndarbeskrivning typfall 1 (bakre område) använts som underlag. Motståndarbeskrivningen innehåller en beskrivning av motståndarens vapensystem och agerande som påverkar civil verksamhet långt bort från fronten (kommunalt typfall 1, bakre område). Den inkluderar en redogörelse för olika typer av vapensystem, motståndarens förmåga inom dessa vapensystem, målval och verkan av dessa vapensystem mot civila verksamheter. Redogörelserna är baserade på öppna källor enbart.

Arbetet med planeringsförutsättningar för Kronobergs län kommer att behöva vidareutvecklas under flera år framöver.

Sverige i NATO

Regeringen bedömer att det kollektiva försvarsåtagandet i Nato utgör en central del i den svenska säkerhets- och försvarspolitiken. Sverige ska vara en trovärdig, pålitlig och solidarisk allierad. Det ligger i Sveriges

intresse att bidra solidariskt och pragmatiskt till hela Natos säkerhet i enlighet med alliansens 360-gradersperspektiv på avskräckning och försvar. Sveriges geostrategiska läge samt säkerhetspolitiska intressen ska utgöra utgångspunkterna för utformandet av Sveriges roll som allierad. En huvuduppgift för Sverige inom Nato är att underlätta och effektivt delta i det kollektiva försvaret av Nordeuropa enligt den operativa planering som ligger till grund för detta.[11]

Kärnan i detta utgörs av artikel 5 i det Nordatlantiska föredraget, som innehåller de ömsesidiga försvarsgarantier som ligger till grund för Natos kollektiva försvar. Enligt artikeln ska ett väpnat angrepp mot en eller flera av parterna i Europa eller Nordamerika betraktas som ett angrepp mot samtliga parter. Militära åtgärder för att försvara alliansens territorium och befolkning behöver kompletteras med civila aktörers åtgärder och beredskap för att stärka alliansens motståndskraft.[12]

Natos civila beredskapsarbete grundar sig i artikel 3 och syftar till att stärka alliansens resiliens, det vill säga ett samhälles förmåga att motstå och återhämta sig från större störningar och kriser som exempelvis hybridattacker, väpnat angrepp, avbrott i kritisk infrastruktur eller naturkatastrofer.

Hanteringen av sådana större störningar förutsätter både militära och civila förmågor. Inom Natos civila beredskapsarbete pekas tre grundförmågor ut som särskilt viktiga för att samhället ska fungera:

1. Säkerställa politiskt beslutsfattande och centrala ledningsfunktioner.
2. Säkerställa viktiga samhällsfunktioner.
3. Säkerställa civilt stöd till militära verksamheter.

Utifrån dessa tre grundförmågor pekas sju områden ut som särskilt viktiga för att stärka den civila motståndskraften. Dessa kallas NATO 7 Baseline Requirements for National Resiliens (7NBR), på svenska de sju civila förmågekraven.

1. Säkerställa politiskt beslutsfattande och centrala ledningsfunktioner.
2. Resilient energiförsörjning.
3. Effektiv hantering av okontrollerade befolkningsrörelser.
4. Resilienta system för livsmedels- och dricksvattenförsörjning.
5. Hantering av stora masskadeutfall och hälsokriser.

[11] Regeringens proposition 2024/25:32
[12] Ibid

6. Resilienta civila kommunikationssystem.
7. Resilienta transportsystem.

Förmågorna har också stor likhet med de områden som är prioriterade för utvecklingen av det svenska civila försvaret.[13]

Host Nation Support

Host Nation Support (HNS), eller på svenska Värdlandsstöd (VLS), är det civila och militära stöd som tillhandahålls i fredstid, vid nödlägen, i kriser och konflikter av ett värdland till allierade styrkor och organisationer, som befinner sig inom, är verksamma inom eller transiteras genom värdlandets territorium, territorialvatten eller luftrum. HNS är alltid skarpt oavsett fred, kris eller krig.

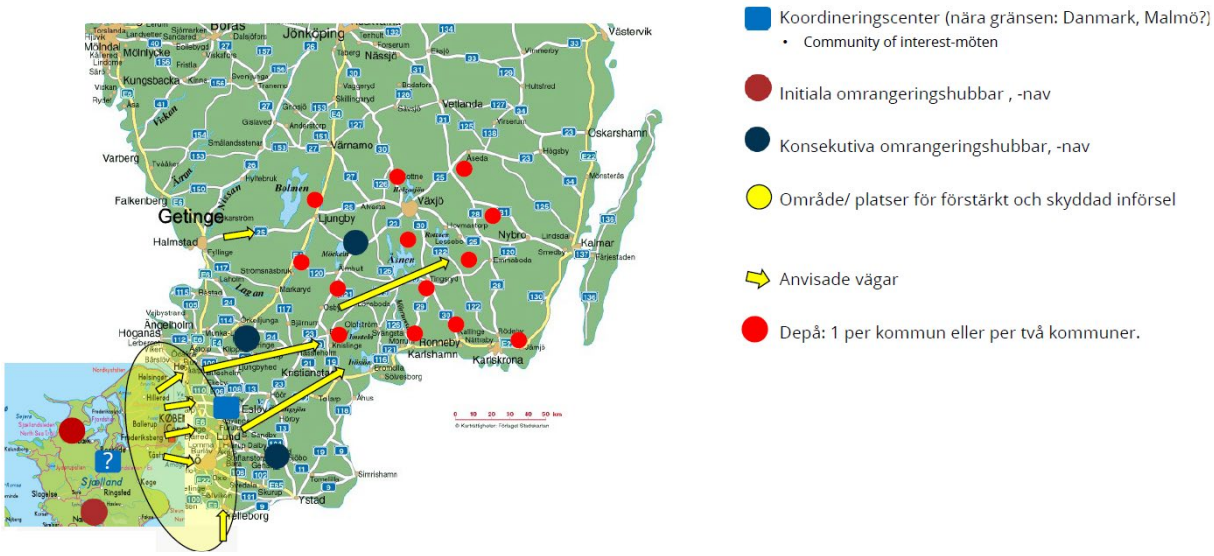
Civilt värdlandsstöd

Det civila stödet HNS har tyngd i alla typer av humanitärt stöd. Det kan även utgöra andra typer av civilt stöd, civil medicinsk evakuering (MEDEVAC) och flyktingsamordning. Sådant stöd kan kanaliseras inom ramen för:

- EU:s civilskyddssamarbete (Emergency Response Coordination Centre, ERCC),
- Nato (Euro-Atlantic Disaster Response Coordination Centre EADRCC),
- FN-organisationer eller genom
- bilaterala överenskommelser med andra stater eller organisationer.

Under 2025 kommer platser för civila hubbar att identifieras i Kronobergs län. Dessa platser kommer att fungera som uppsamlings- och omlastningsplatser för civilt stöd till exempel livsmedel och sjukvårdsmaterial. Identifieringen av lämpliga platser för civila hubbar kommer att göras av länsstyrelsen i samråd med länets kommuner och Försvarsmakten. I arbetet kommer folkrätten att beaktas.

[13] https://www.msb.se/sv/om-msb/internationella-samarbeten/nato-samarbete/natos-civila-beredskapsarbete/



Konceptbild för hur civilt stöd HNS i Civo S kan se ut.

På Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) hemsida finns mer information om civilt stöd HNS[14],

Militärt värdlandsstöd

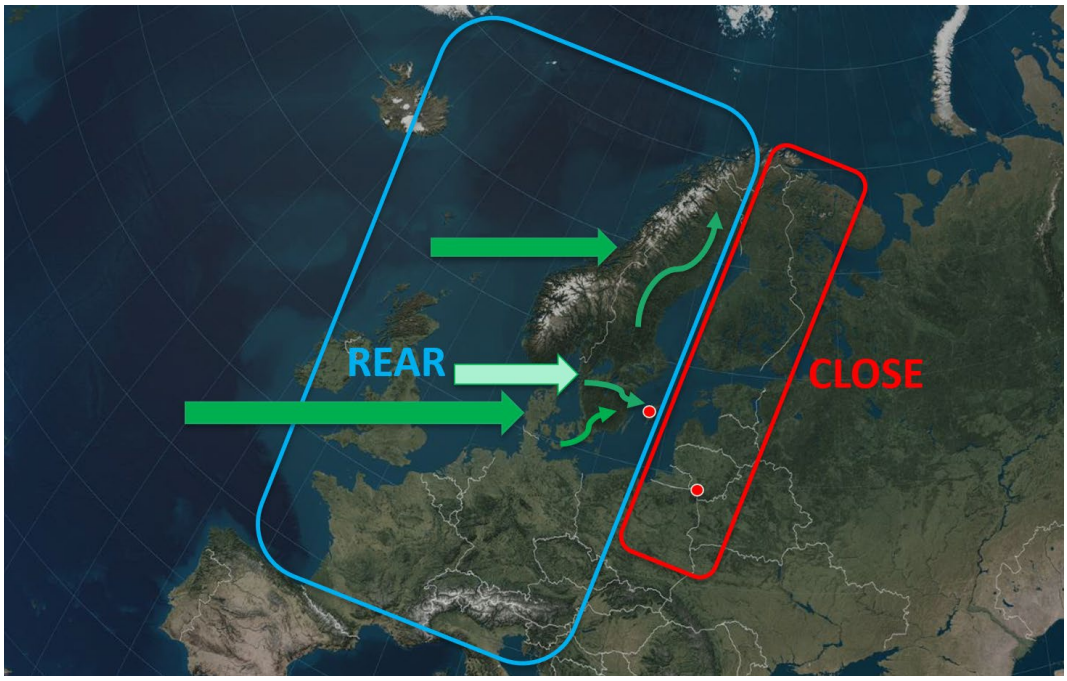
Militärt betyder detta att Försvarsmakten ska ge stöd till utländska styrkor och transporter vid operationer i Sverige. För att göra detta krävs stöd från civila myndigheter och andra aktörer.

Det militära syftet med HNS är att möjliggöra den militära operationen i området. I och med NATO-inträdet har även myndigheter och regelstyrda offentliga organisationer som är anförtrodd myndighetsutövning, så som kommuner och regioner, involverats i arbetet med att biträda med sina förmågor vid militärt HNS. Att arbeta fram planer för HNS är därför en väsentlig del i uppbyggandet av totalförsvaret för samtliga som berörs. Dessa planer måste också vara skalbara utifrån fred, kris och krig och alltså kunna växa vid beredskapshöjningar.

Sveriges inträde i NATO har påverkat hur Försvarsmakten idag ser på ett tänkt konfliktområde. Sverige är inte längre en ensam frontstat. Från andra världskriget och framåt har invasionsförsvaret prioriterats, då fiendens flyg- och landstigningsstyrkor utgjorde ett stort hot. Idag talar man om istället om konfliktområden som främre (CLOSE) och bakre (REAR) områden. De tre tidigare primära begreppen ”Möta, Hejda, Slå” har ersatts av ”Skydda, Möjliggöra, Verka”. Sverige ses numera som ett

[14] Värdlandsstöd till internationella civila aktörer | MSB.

uppmarsch- och basområde inom NATO. Området REAR används för transitering, försörjning och basering medan den militära fronten istället antas vara i området CLOSE. Idag är istället missil, robot och drönarhot, tillsammans med hot från specialförband i numerären en person och uppåt, ett mer realistiskt och direkt hot mot Kronoberg och södra Sverige. Detta innebär ett ökat krav på att kunna skydda civilbefolkningen så att samhället i stort kan fortsätta att fungera.



Estimerade konfliktområden.

Utifrån begreppet REAR kan HNS, ur ett militärt perspektiv, åberopas i olika typfall. För Kronoberg gäller följande:

- Transitering av förband eller försörjning genom Sverige.
- Basering av förband eller försörjning för operationer i Sverige.
- Basering av förband eller försörjning för operationer i andra länder.

Under 2025 kommer Södra civilområdeskansliet och Länsstyrelsen Kronoberg att i samråd med relevanta kommuner föreslå lämpliga platser för upprättande av platser där förband och försörjning kan baseras. Utifrån funktion talar man om två olika typer av områden:

- Convoy Support Centres (CSC), på svenska Understödsområden, där marscherande förband under insats ska ha möjlighet att få stöd, vila och återhämtning för att sedan återgå.
- Staging Areas, på svenska Uppställningsområde eller Förberedelseområde, som är platser där man bygger förband

innan insats, som sedan ska marschera vidare. Här ansluter resurser och materiel via tåg, flyg och bil.

Dessa ska ligga i anslutning till de vägar som löper genom länet och som är av stor vikt för flöden och transitering, dvs. väg E4, väg 23 och väg 25. I nuläget upprättas områdena inom garnisonerna, men vid höjd beredskap kommer dessa alltså upprättas på civil mark.

Vid upprättande av ett större eller mindre område enligt ovan ställs dessutom ytterligare krav:

- Lokal samverkan mellan Försvarsmakten och civila myndigheter så som Länsstyrelsen/Kommuner/ Polis/Trafikverket/Räddningstjänst/Civila företag.
- Avtal med civila resurser.
- Tidskrav – stöd måste kunna ges utifrån givna tidsaspekter samt vara uthålligt över tid.
- Transportledning/koordinering/trafikreglering.
- Transporter – Bulk, Tung mtrl, Styckegods och Personal.
- Bränsleleveranser och Tankningsplatser.
- Bärgningskapacitet/verkstäder.
- Mat och vatten.
- Boenden och sanitära lösningar.
- Kommunikationslösningar/Internet.
- Socialt välmående.
- Skydd och bevakning av platser och områden.

Det är väsentligt att förstå att Kronobergs län kan ställas inför genomförande av HNS utan att alla myndigheter har helt färdigutvecklade planer och metoder. Detta utifrån tidsförhållanden och det säkerhetspolitiska läget. Många aktörer kan bli inblandade på kort varsel. Att arbetet med planläggning därför ska prioriteras är av stor vikt. Stora krav ställs på tillgänglighet, uthållighet och samarbete inom totalförsvaret. Prioriteringar och nyttjande av samhällets resurser behöver beaktas. Beredskapsklausuler för robusta leveranser behöver arbetas fram tillsammans med Säkerhetsskyddsavtal och säkerhetsskyddad upphandling, SUA.

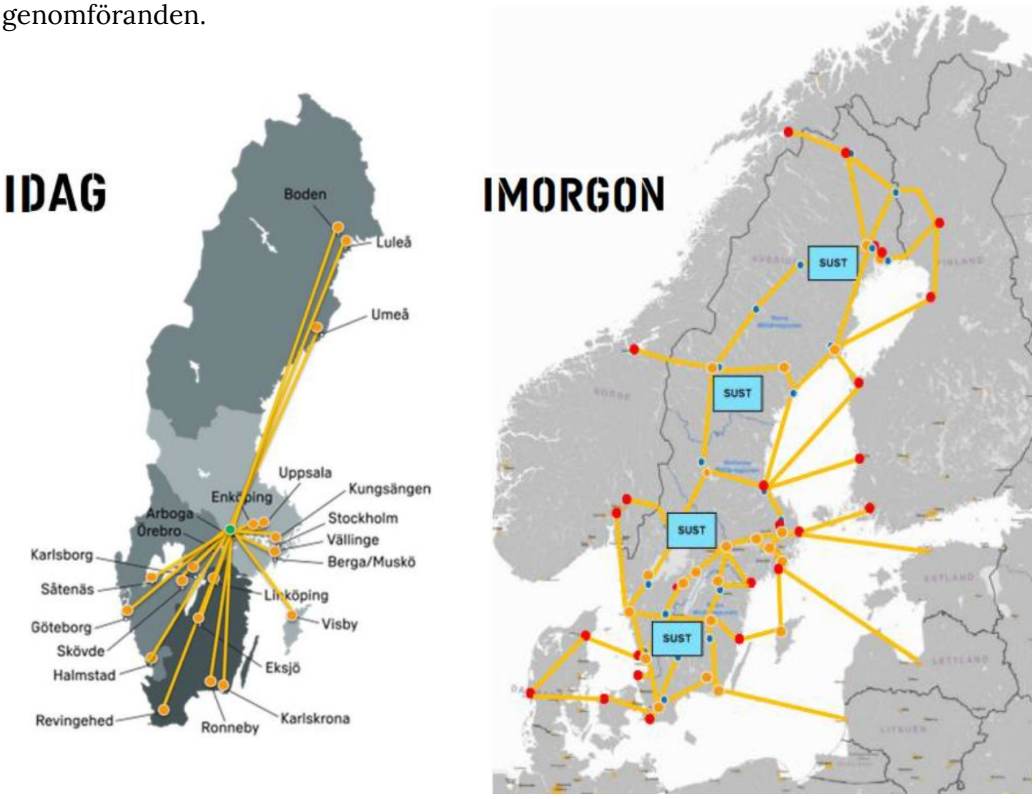
Mycket av planeringen kopplad till VLS kommer att omfattas av säkerhetsskydd och behöver hanteras efter respektive myndighets rutiner som säkerhetsskyddsklassad information.

Logistik för förstärkning och uthållighet

Försörjning och tillförsel av förnödenheter både ur ett civilt och ett

militärt perspektiv, till både Sverige, men också till allierade inom Sveriges gränser eller i ett utländskt konfliktområde, är av största vikt för vår och våra allierades uthållighet.

För Försvarsmaktens del är militärbaserna (garnisonerna) ryggraden i det operativa logistiknätverket. Dessa agerar både som logistiknoder i nätverket samtidigt som dom leder logistiska operationer och genomföranden.



Ur ett militärt perspektiv har dagens logistiska nätverk en central plats i landet, varifrån distribution och försörjning av förnödenheter utgår. Inför kommande försvarsbeslut har detta nätverk föreslagits ersättas av ett dynamiskt logistiskt nätverk, samordnat i hela Norden och Baltikum. Skeppning med fartyg, rälsburen trafik samt med fordon på vägar är avgörande för att lösa uppgiften.

Ur ett civilt perspektiv är det av största vikt att leveranser av olika typer av förnödenheter till Sverige kan fortgå samt att dessa varor kan distribueras till länets kommuner.

Tillgängligheten till fria och säkra förbindelser kommer därför prioriteras högt. Flöden & transiteringar genom Kronobergs län sker främst längs väg E4, väg 23 och väg 25 från Skåne- och Hallands län till Kalmar- och Jönköpings län.

Regionala planeringsantaganden

Kronobergs läns geografiska läge

Försvarsberedningen och Regeringen pekar ut vissa områden i Sverige som är av särskild strategisk vikt för försvaret av Sverige. I Regeringens proposition 2020/21:30 står det:

- När det gäller geografiska områden med särskild relevans konstaterar Försvarsberedningen att Stockholmsområdet, Gotland, sydöstra Sverige, Öresundsregionen, Västkusten med Göteborg, västra Svealand samt delar av Jämtlands och Norrbottens län är strategiskt viktiga för försvaret av Sverige i händelse av en kris eller krig. Även andra platser kan vara viktiga som baserings- och koncentreringsområden m.m. för Försvarsmaktens krigsförband. [15]

Kronobergs län ingår inte i något av de områden som är utpekat som särskilt militärstrategiskt viktiga. Det gör däremot de angränsande länen Skåne, Blekinge och Halland. Detta innebär att Kronobergs län inte antas vara det primära området för motståndaren att angripa. Länets geografiska placering innebär möjligheter att skyddat gruppera armé- och flygstridskrafter. Kronobergs län ses främst som ett koncentrerings- baserings- återhämtnings- och genomflyttningsområde.

[15] Regeringens proposition 2020/21:30, Totalförsvaret 2021–2025

Länet har flera större genomgående vägar samt flera järnvägslinjer, denna infrastruktur antas vara viktig vid ett väpnat angrepp både för totalförsvaret och en motståndare. Länets flygplatser anses som infallsportar som har betydelse både för totalförsvaret och en angripare. Infrastruktur i länet kan påverka andra län. Detta innebär också att båda sidor i en väpnad konflikt kan komma att förstöra, blockera eller neka sin motståndare tillträde till denna infrastruktur.

Försvarsmaktens perspektiv

Utifrån Försvarsmaktens uppgifter i höjd beredskap i kombination med sekretess anges endast översiktliga uppgifter i detta dokument. Generellt kan dock sägas att Försvarsmakten inte kommer ha möjlighet att stötta civila aktörer i deras åtagande vid höjd beredskap. Det gäller alltså under samtliga övriga områden som vidare beskrivs i detta dokument. Samtidigt förväntas civila aktörer stötta Försvarsmakten utifrån deras behov.

Det kan antas att motståndaren angriper främst de militärstrategiskt viktiga geografiska områdena och därmed kan vissa antaganden göras för Kronobergs läns del:

- Försvarsmakten, utöver hemvärnsförbanden, kan komma att gruppera förband i länet. Vidare kommer transporter av förband och materiel ske genom länet.
    - Beroende på tidsförhållande, omfattning och beredskapskrav kommer Försvarsmakten förvänta sig en regelbunden lokal samverkan med kommun avseende exempelvis dricksvatten, uppställningsplatser, förläggnings- och verksamhetsutrymmen samt informationsåtgärder. Försvarsmakten kommer vidare ha behov av samverkan kring drivmedelsförsörjning.
    - På den regionala nivån förväntas motsvarande samverkan avseende exempelvis sjukvårdhänvisningar och eventuella utrymningsbehov.
    - Försvarsmakten förväntar sig samverkan avseende tillgängliga framryckningsvägar, vägars framkomlighet och trafikledning.
    - I samband med värdlandsstöd, HNS, förväntar sig Försvarsmakten ett brett stöd från aktuella civila aktörer.
    - Andra samverkansbehov som inte kan preciseras på förhand avseende vilket stöd man förväntar sig, återkommer Försvarsmakten med när behov uppstår. Samverkanspersonal kan komma att avdelas över tid i särskilt väsentliga områden, som exempelvis civil ledningsplats.

    - Försvarsmakten strävar efter tidig samverkan med berörda aktörer inför verksamhet i aktuella områden. Försvarsmakten kan inte på förhand, i ett planeringsstadium, ge tydlighet kring vilka specifika behov man kommer att ha i en krigssituation.
- Fientliga insatser mot Blekinge, Skåne och Halland, som är utpekade militärstrategiskt viktiga områden, kan antas resultera i flyktingströmmar till Kronobergs län samt att skadade kommer till länet för vård. Även fientliga insatser mot andra delar av norra Europa kan leda till liknande situationer.
    - Kommuner behöver därför planera för att ta emot större numerärer av flyktingar.
    - Regionen behöver därför planera för att ta emot och vårda ett större antal skadade.
- Civil och militär infrastruktur kan antas utgöra mål för fientliga anfall eller annan påverkan. Exempelvis järnvägen med knutpunkt i Alvesta, stora vägar, broar, flygplatser med mera, kan antas innefattas i denna typ av mål.
- Det kan antas att även andra typer av mål, medvetet eller omedvetet, kan påverkas eller slås ut av fientliga insatser.

Länets samtliga aktörer kan, liksom Försvarsmakten, antas behöva genomföra ledning från alternativa ledningsplatser samt viss övrig verksamhet från alternativa lokaler.

Planeringsantaganden kopplade till befolkningsrörelser

Växjö kommun har under januari-mars 2024 genomfört en faktainsamling av befolkningsrörelser kopplade till kriget i Ukraina. Materialet har samlats in från öppna källor som beskriver kriget genom olika intervjustudier och faktainsamlingar från olika webbsidor.

Materialet med erfarenheter från Ukraina ligger till grund för ett antal antaganden gällande befolkningsrörelser till Kronobergs län under höjd beredskap och krig.

Precis som i de övergripande planeringsförutsättningarna för Kronobergs län utgår antaganden kopplat till befolkningsrörelser från samma rubriker som återfinns i Handlingskraft.

Antaganden om befolkningsrörelser utgår från situationen i Ukraina och läsaren behöver ha en medvetenhet om att det finns skillnader mellan Ukraina och Sverige som kan påverka utfallet av de olika antagandena.

Antaganden utgår från att Kronobergs län är ett bakre område i händelse av höjd beredskap och krig. Antaganden utgår också från att Kronobergs

län främst är ett län som människor flyr till och inte från. Den förmåga som antaganden syftar till att bygga kan behöva skalas upp i den fortsatta uppbygganden av totalförsvaret.

Flera av antaganden kopplade till befolkningsrörelser kan även ses som generella antaganden kopplade till höjd beredskap och krig.

Övergripande planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Kronobergs län antas vara ett mottagningslän och att länets kommuner kommer att ta emot flyktingar från andra delar av landet.
- Personer på flykt kan antas främst önska bo hos släkt och vänner alternativt flyr de till större städer.
- De som flyr inom landet kan antas flytta tillbaka till sina hemorter inom relativt kort tid
- Personer på flykt kan initialt antas ha följande grundläggande behov:
    - Mat och vatten.
    - Grundläggande husgeråd.
    - Hälso- och sjukvård, omsorg samt psykosocialt stöd.
    - Nödbostäder och vinterskydd.
    - Skydd och utbildning för nödsituationer.
    - Utbetalningar för att täcka basbehov.
    - Skola, utbildning och kultur.

Planeringsantagande för mottagande i Kronobergs län

I Kronobergs närområde finns flera militärstrategiskt viktiga områden som kan komma att drabbas av fjärrbekämpning eller annan fientlig påverkan. En avgränsning i Kronobergs planeringsförutsättningar är att antaganden kring flyktingar i första hand utgår från förutsättningar i Skåne och Blekinge län. Flyktingar från andra delar av Sverige eller andra länder i Sveriges närområde ingår inte i Kronobergs antaganden.

Den sammanlagda befolkningen i Skåne och Blekinge är ca 1,6 miljoner människor. Bedömningen är att ca 720 000 personer bor i kommuner som är mest utsatta för att drabbas av militärt våld. Baserat på erfarenheter från Ukraina kan ca 72 000 personer i ett värsta scenario antas fly till Kronobergs län från de utsatta kommunerna, men stanna kvar i Sverige. Att samtliga dessa flyr till och stannar i Kronobergs län antas vara mindre sannolikt. Ett mer troligt antagande är att ungefär 36 000 personer flyr mot Kronoberg eftersom alla kommuner inte drabbas samtidigt och det är inte troligt att alla invånare väljer att fly. Antalet flyktingar kommer att variera över tid beroende på händelseutvecklingen.

Ungefär 200 000 personer bor i Kronobergs län. Ovanstående antaganden innebär Kronobergs län behöver planera för att öka sin befolkning med 36 procent i värsta scenariot och 18 procent i det mer troliga antagandet. Kronobergs kommuner behöver följaktligen planera för inkvartering av vuxna och barn utifrån den omfattning som beskrivs. Planeringen behöver vara dynamisk för att kunna vara skalbar för att öka förmågan över tid.

Antagande kring hur många personer som kan komma att fly till Kronobergs län kan komma att revideras när närliggande län har kommit med tydligare utrymningsplanering.

Energiförsörjning

Nationella planeringsantaganden

- Långvariga elavbrott (dagar-veckor) i hela eller delar av landet under hela perioden. Områden söder om Dalälven drabbas hårdast. Stort beroende av inhemsk elproduktion på grund av begränsad import.
- Tillgången på drivmedel, råolja och gas är kraftigt begränsad under perioden på grund av el- och internetavbrott samt begränsad import.
- Dagliga störningar och långvariga avbrott i fjärrvärme och fjärrkyla.

Regionala planeringsantaganden

- Kronoberg och alla dess kommuner drabbas av frekventa och långvariga elavbrott på grund av sitt geografiska läge. Elavbrott uppstår dagligen, timslånga avbrott är lika vanliga som veckolånga. Vintertid förvärras situationen. Elavbrotten antas orsakas av dels effektbrist, dels på grund av sabotage och krigshandlingar mot infrastrukturen. Elavbrotten är ibland lokala, ibland regionala, beroende på orsak till avbrottet.
- Det råder allmän brist på drivmedel, råolja och gas. Bristerna drabbar alla kommuner i Kronobergs län. Drivmedel ransoneras och samhällsviktiga verksamheter prioriteras, civilbefolkningen prioriteras inte i ransoneringen.
- Dagliga störningar och långvariga avbrott i fjärrvärme och fjärrkyla påverkar främst redan svaga grupper. Avbrott uppstår dagligen, timslånga avbrott är lika vanliga som veckolånga. Vintertid förvärras situationen.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Reservkraft kommer att behövas vid trygghetspunkter, mottagningsplatser, utrymningsplatser och uppsamlingsplatser som nyttjas av allmänheten.

- Bränsle (främst diesel) kan komma att bli en bristvara och ransonering kan komma att införas. Detta kan antas påverka människors möjlighet att förflytta sig i landet med hjälp av egna fordon.
- Alternativa källor för värme, till exempel vedeldade kaminer, behövs på platser där människor på flykt samlas.

Transporter

Nationella planeringsantaganden

- Kapaciteten i person- och godstransporter på vägar är begränsad.
- Kapaciteten i sjö-, luft- och järnvägstransporter är kraftigt begränsad.

Regionala planeringsantaganden

- Busstrafiken i länet antas vara mycket begränsad till följd av drivmedelsbrist och elbrist. Stadsbussar går på el och regionbussar på annat drivmedel. Busstrafiken i Kronobergs län antas även påverkas av att Region Kronoberg inte äger några egna bussar, utan busstrafiken genomförs på entreprenad. Det råder därför osäkerhet kring hur väl busstrafiken kommer fungera under höjd beredskap då avtalen innefattar en force majeure-klausul. Prioriteringar av linjer och avgångar kommer att behöva göras. Detta medför att personal som inte arbetar på sin boendeort har svårt att ta sig till sitt arbete. Personal som arbetar på sin boendeort uppmuntras att cykla till arbetet.
- Regional spårtrafik är kraftigt begränsad vilket medför att personal som inte arbetar på sin boendeort har svårt att ta sig till sitt arbete.
- Även länets skolskjutsar påverkas till följd av drivmedelsbrist vilket påverkar barns möjligheter att delta i skolundervisning.
- Godstransport in till länet påverkas. Leveranser av varor drabbas, främst de varor som levereras med principen just-in-time.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Försvarsmakten och flyende personer kommer antagligen att behöva använda samma vägar för transporter. Dvs. Försvarsmakten behöver ta sig till områden som stora grupper av människor flyr från.
- Transporter för personer på flykt kommer att behövas då alla inte har tillgång till egen bil.
- Antalet trafikolyckor kommer att öka.
- Ökad belastning på kollektivtrafiken.
- Järnvägsnätet kan antas drabbas av bekämpning vilket påverkar

människors möjlighet att förflytta sig i landet.

- Vägnätet kan antas vara skadat. Detta kan antas leda till högre belastning på alternativa vägar.

Elektroniska kommunikationer och post

Nationella planeringsantaganden

- Långvariga avbrott (dagar-veckor) i elektroniska (fasta och mobila) kommunikationstjänster samt post, i hela eller delar av landet under hela perioden.
- Dagliga störningar och avbrott i satellit- (exempelvis avseende positionering, tid och takt) och radiobaserade tjänster (exempelvis Rakel).
- Dagliga störningar och avbrott i kritisk IT-infrastruktur och cyberfysiska system.

Regionala planeringsantaganden

- Kontaktvägar och larmvägar in till och mellan kommunala, regionala och statliga myndigheter samt andra aktörer drabbas av störningar under kortare (timmar) och längre (veckor) perioder.
- Regiontrafikens app är ofta oåtkomlig på grund av bortfall i telekommunikationer. Det är därför svårt att kommunicera förseningar och ändringar i scheman, både med länstrafikens personal och allmänheten, samt att köpa biljetter.
- Befolkningens möjlighet att hålla kontakt med anhöriga samt att söka information är starkt begränsad. Det råder sådan osäkerhet i systemen att man inte kan förlita sig på ordinarie system, snarare får man förlita sig på alternativa lösningar. Avbrotten påverkar aktörernas möjligheter till samverkan i länet. Alternativa sambandsvägar behöver användas vid avbrott, både inom egen organisation och mellan organisationer.
- Avbrott i larmsystemet och i Rakel innebär att alternativa larmvägar kan behövas.
- Viktiga IT-system inom hälso- och sjukvård samt inom övrig samhällsviktig verksamhet påverkas, som journalsystem, beställningssystem och bokningssystem.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Trygghetspunkter och mottagningsplatser behöver ha hög kapacitet kopplat till internetuppkoppling och tillgång till mobilnätet.
- Utdelning av post behöver organiseras utifrån förutsättningen att många personer inte befinner sig på sin folkbokföringsadress.

Information

Nationella planeringsantaganden

- Dagliga störningar och avbrott i produktion och distribution av nyheter och information till allmänheten.
- Desinformations- och påverkanskampanjer ökar.
- Långvariga avbrott i tillgången till förvaltningsgemensamma grunddata.

Regionala planeringsantaganden

- Dagliga störning i informationsinfrastrukturen leder till ökad oro i länet med ökad risk för desinformation och ryktesspridning. Alternativa informationsvägar behövs. Trygghetspunkterna blir viktiga för att sprida korrekt information och nyheter.
- Alternativa bärare av information, exempelvis personer med högt förtroende i olika grupper i länet, antas vara viktiga i arbetet mot desinformation och för att främja försvarsvilja.
- Kommunikationen mellan aktörerna i länet behöver samordnas. Desinformation och påverkanskampanjer behöver bemötas.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Stort behov av kommunikationsinsatser och trygghetspunkterna blir en viktig plats för att kommunicera med allmänheten.
- Beroende på situation behöver beredskap finnas för både analog och digital kommunikation.
- All information och kommunikation behöver målgruppsanpassas.
- Alternativa informationskanaler kommer att uppstå och falsk information kommer att spridas, mer inom vissa målgrupper. Länets aktörer behöver skapa ett högt förtroendekapital hos civilbefolkningen.

Livsmedel och dricksvatten

Nationella planeringsantaganden

- Tillgången på livsmedel är begränsad på grund av begränsad import (av livsmedel, råvaror och insatsvaror) samt störningar i tillverkning och distribution.
- Dagliga störningar och långvariga avbrott i dricksvattenförsörjningen. Rekommendationer om kokning av dricksvattnet för att undvika hälsorisker förekommer.
- Avloppsreningen drabbas med konsekvenser för miljö och ökade risker för förorening av vattentäkter för dricksvattenproduktion.

Regionala planeringsantaganden

- Kronoberg antas bli drabbat av begränsad tillförsel av livsmedel.

Storkök i kommunal och regional regi behöver anpassa menyer efter vad som finns att tillgå.

- Bristen på livsmedel gör att ransonering behöver genomföras.
- Kronobergs län är självförsörjande upp till ca 35 % när det kommer till livsmedelsenergi (räknat i kalorier) i fredstid. Dock finns begränsningar inom länet, som brist på slakterimöjligheter samt stora skillnader mellan kommuner.[16]
- Under höjd beredskap antas att matproduktion, slakteri och transport av livsmedel bli påverkat, vilket gör att Kronoberg inte kan producera samma mängd livsmedel som i fred.
- Mat som finns i storkök och i matbutiker bedöms räcka i ungefär en vecka om ingen påfyllning görs.[17]
- Kommunerna i länet antas behöva aktivera sina nödvattenplaner.
- Det antas vara en ökad risk för breddning under höjd beredskap, bland annat till följd av kemikaliebrist för vattenrening. Det medför en ökad risk för sjukdomar samt föroreningar av mark och vattentäkter.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Behov av kapacitet i storkök.
- Tillgången på råvaror kommer att vara begränsad, ransonering kan komma att bli aktuell.
- Vattenförsörjning till trygghetspunkter samt tillfälliga boenden behöver säkerställas.
- Planering för rening av vatten behövs.
- Alternativa lösningar för tillagning av mat behövs.
- Lagerhållning är avgörande för uthålligheten.

Finansiella tjänster

Nationella planeringsantaganden

- Långvariga avbrott i elektroniska betaltjänster (dagar-veckor) i hela landet under hela perioden.
- Långvariga avbrott i flödet av kontanter i hela landet under hela perioden.

Regionala planeringsantaganden

- Det kan antas hanteras större mängder kontanter i länet under

[16] Rapporten Försörjningsbalans kommun – Kronobergs län, Hushållningssällskapet 2022

[17] Rapporten Försörjningsbalans kommun – Kronobergs län, Hushållningssällskapet 2022

höjd beredskap än under fredstid, om än med avbrott i flödet. Den ökade mängden kontanter innebär en förhöjd risk för brott.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Behov av att olika typer av bidrag betalas ut till personer som har flytt från sina ordinarie bostadsorter.
- Behov av att kunna använda olika typer av betalningsmedel till exempel kontanter och reverser.

Hälso- och sjukvård samt omsorg

Nationella planeringsantaganden

- Normala vårdprinciper kan inte upprätthållas.
- Brist på läkemedel och sjukvårdsmateriel på grund av ökad efterfrågan samt begränsningar i import och distribution.
- Patienter måste flyttas och vårdinrättningar ställas om.
- Kraven på en fungerande barnomsorg, äldreomsorg och stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) ökar då dessa tjänster är väsentliga för en fungerande personalförsörjning av totalförsvaret.

Regionala planeringsantaganden

- Prioriteringar i vården behöver förberedas, likaså identifiering av vilken vård som inte kan anstå. Det finns en vägledning om detta från Socialstyrelsen.[18]
- Brist på läkemedel antas leda till ökat vårdbehov, exempelvis för personer med kroniska sjukdomar som inte får den medicin de behöver. Det är därför viktigt att säkra läkemedelstillgång i offentliga verksamheter samt att individen har ett stort ansvar för sin egen beredskap.
- Vid höjd beredskap kommer sjukhusen behöva frigöra vårdplatser genom att skriva ut personer med lägre vårdbehov. Dessa patienter behöver tas om hand inom primärvården och kommunal vård- och omsorg. Kommuner behöver därför planera för att ta emot en ökning av patienter på boenden och i hemtjänsten.
- Fler vårdinrättningar behöver ställa om sin verksamhet för att ta hand om fler och sjukare patienter än de gör i fred.
- Det kan antas bli ett ökat behov av matlagning till regionala och kommunala vård- och omsorgsverksamheter till följd av ökat antal patienter och brukare. Det kan antas vara ett större numerär som behöver mat och över dygnets alla timmar. Storkök

[18] Vårdens prioriteringar i krig och fredstida katastrofer. Kunskapsstöd för hälso- och sjukvårdens beredskap. Socialstyrelsen, 2022-6-7984

behöver planera för anpassade menyer efter det livsmedelsutbud som finns samt en ökad lagerhållning av livsmedel. Planering behövs för alternativa matlagningssätt. Planering behövs också för distribution av mat.

- Barnomsorg
    - Utökat behov av barnomsorg för att tillgodose bemanning av totalförsvaret antas behövas. Detta kan exempelvis innebära att förskola behövs dygnet runt (det gäller även helger) samt ett utökat behov av att ha yngre barn (<1 år) på förskola.
    - Behovet av skolplatser ökar. Skolplikt fortsätter gälla under höjd beredskap och skola behöver även tillhandahållas till barn på flykt. Därtill behövs utökad barnomsorg efter skoltid för resterande tid av dygnet.
    - Barnomsorg kan behöva tillhandahållas till barn på flykt i de fall då deras vårdnadshavare har en roll i totalförsvaret.
    - Det kan antas komma ensamkommande flyktingbarn som behöver omsorg, exempelvis familjehemsplacering.
    - Barn som inte dyker upp som planerat till förskola och skola behöver eftersökas eller utredas.
    - Förskolor och skolor i närheten av strategiskt viktig infrastruktur eller andra troliga mål antas behöva flyttas till annan plats.
- Äldreomsorg och hemtjänst
    - Kommuner behöver ha en planering för att ta emot fler patienter som skrivs ut från sjukhusen. Planering av utskrivning behöver göras i samverkan mellan region och kommuner.
    - De patienter som skrivs ut från sjukhusen antas vara sjukare eller mer allvarligt skadade än vanligt. Hemtjänst och särskilda boenden antas därför behöva hantera brukare med tyngre vårdbehov och/eller andra typer av vårdbehov än vad som normalt hanteras.
    - Brukare som evakueras från andra län antas behöva vård och omsorg i Kronobergs län.
    - Hemtjänst på landsbygden kan bli svårare att genomföra vid drivmedelsbrist, planering för alternativ till att hemtjänstpersonal kör med bilar till brukare behövs.
    - Om läget förändras och evakuering av en ort, en kommun eller hela länet blir aktuell, behövs planering för tidig evakuering av personer på särskilda boenden och personer som har hemtjänst.

- LSS
    - Behovet av insatser enligt LSS kan antas vara bestående eller ökande, i och med att vuxna och barn med stöd enligt LSS evakueras från de strategiskt viktiga områdena.
    - Om läget förändras och evakuering av en ort, en kommun eller hela länet blir aktuell, behövs planering för tidig evakuering av vuxna och barn med stöd enligt LSS.
- Det kan antas att privata aktörer, exempelvis privata vårdgivare och friskolor, inom sektorn behöver fortsätta utföra sitt uppdrag för att den samhällsviktiga verksamheten ska kunna upprätthållas. Ifall verksamheterna inte upprätthålls kan det antas att ansvaret faller tillbaka på länets kommuner och regionen.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Ökad belastning på sjukvården kopplat till både civila och militära behov.
- Ökat behov av akut krishantering samt långsiktig psykiatrisk vård och stöd för personer på flykt.
- Ökat behov av kommunal vård och omsorg då befolkning i länets kommuner kan antas öka.
- Behov av lagerhållning av medicin och sjukvårdsmaterial.
- Ökat behov av skol- och förskoleverksamhet.
- Ökad belastning på och behov av kommunal socialttjänst kopplat till bland annat ekonomiskt bistånd, LSS, ensamkommande barn med mera.
- Civilt värdlandsstöd kan antas komma till länet. Förberedelser behöver göras för att hantera och organisera nödhjälp i form av både material och personal som kommer till länet.
- Med stor sannolikt har internflyktingar fått lämna arbete på hemorten och har därmed ingen försörjning när de kommer hit. I Ukraina uppgav 53% av de som flydde/flyttade försörjningsmöjlighet som ett argument. Kontanter, ekonomiskt stöd, transporter, mat, tak över huvudet och hygienartiklar är bland de mest akuta behoven för människor på flykt.
- Troligt kommer även företag i länet att drabbas så även permanent boende kommer att ha ett ökat behov ekonomiskt bistånd.
- Barn som kommer till länet kan antas ha blivit föräldralösa eller ha mist en av sina föräldrar.
- Behovet av stödfamiljer, familjehem och institutioner kan antas komma att öka.

- Drogmissbruk bland unga kan förväntas öka.
- Brott bland unga kan förväntas öka.
- Behovet av psykosocialt stöd till barn för att bearbeta traumatiska upplevelser kan antas öka. Regionens resurser kommer inte att räcka till.

Ordning och säkerhet

Nationella planeringsantaganden

- Ökad brottslighet i städer och ökat sabotage mot skyddsobjekt och samhällsviktig verksamhet.
- Ökad risk för subversiv verksamhet och upplopp.
- Samordnad gränsövervakning.
- Ökat behov av skyddade transporter.

Regionala planeringsantaganden

- Generellt kan sägas att Polismyndigheten inte kommer ha resurser till att bevaka civila skyddsobjekt eller samhällsviktig verksamhet annat än de av nationellt intresse.
- Polismyndighetens verksamhet kommer att ledas utifrån aktuell lägesbild och händelseutveckling.
- Aktörer i länet antas behöva planera för eget skydd och bevakning av egen samhällsviktig verksamhet.
- Polismyndigheten antas fortsätta beivra alla typer av brott då detta i sig minskar risken för subversiv verksamhet.
- Gränsövervakning antas inte behövas i ett första skede då Kronoberg enbart gränsar till andra län. Dock kan operativ polisiär resurs från Kronoberg behöva stötta i andra regioner.
- Polismyndigheten antas kunna bidra med stöd till skyddade transporter.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Risk för ökad social oro
- Polismyndighetens verksamhet kommer att ledas utifrån aktuell händelseutveckling.
- Länets aktörer behöver planera för att hantera bevakning och säkerhet på egen hand.

Skydd av civilbefolkningen

Nationella planeringsantaganden

- Ökat antal räddningsinsatser.
- Dagliga störningar i larmfunktionalitet och ledningsförmåga.

- Ökade strömningar av människor till följd av utrymning och inkvartering samt spontana evakueringar.

Regionala planeringsantaganden

- Antal räddningsinsatser kan antas öka i de större orterna, främst i Växjö, till följd av fientlig bekämpning av militära och civila mål, fler olyckor samt oexploderad ammunition (OXA).[19]
- Kommunerna i länet kan antas behöva ta emot ett stort antal flyktingar samt ordna inkvartering för dessa samt övrigt stöd som kan behövas, som psykosocialt stöd. Det kan också antas att regionen behöver ta emot fler personer, såväl vuxna som barn, med vårdbehov som kommer till länet.
- Det finns inget uppdaterat underlag för att göra antaganden om hur många personer som kommer från Skåne, Blekinge och Halland till Kronoberg. Det som kan antas är att många människor tvingas på flykt. Kvinnor och män, flickor och pojkar antas även fly från Kronobergs län, främst från Växjö stad. Ett antagande är att det är fler som flyr till Kronoberg, än som flyr från Kronoberg, vilket betyder att länet får en nettoökning av invånare/personer som vistas i länet. En del flyktingar antas resa genom Kronoberg för att komma ännu längre norrut.

Regionala planeringsantaganden befolkningsrörelser

- Skyddsrum och skyddade utrymmen behöver tillgängliggöras och tillgänglighetsanpassas.
- Ökat antal bränder som behöver hanteras av länets räddningstjänster.
- Ökad belastning på räddningstjänsten i form av olyckor och sjukdomsfall.

[19] MSB har tagit fram dimensionerande planeringsförutsättningar för RUHB vilka publicerades 1 mars 2023

Länsstyrelsen
Kronoberg

www.lansstyrelsen.se/kronoberg

Målgrupp	Aktivitet och tidsangivelser
Koncernen övergripande **Chefefsmöten.** **Medarbetare** **Krisstödsgruppen**	Maj 2024 tema kris och beredskap på chefsmöte, externa föreläsare Länsstyrelsen Mars 2025 tema kris och beredskap på chefsmöte, Externa föreläsare länsstyrelsen, civilområde syd, Försvarsmakten. Scenario övning. Oktober 2026 Föreläsning erfarenheter från Ukraina, Landshövding Maria Arnholm berättar från resan till Ukraina. Föreläsning: Min roll i totalförsvaret, föreläsningar på arbetsplatsträffar 2024-2025 Utbildningsdag 26 september 2025
Central krisledning	2024 3 juni Höjd beredskap 2 september Teknik och samband 2 december Stab med funktionsfokus· Kommunikation · Analys · HR 2025 Högre kurs i samhällets krisberedskap och totalförsvar, försvarshögskolan stabschef. 3 mars SIGNE 2 juni Höjd beredskap hela staben 1 september reservsamband och signalskydd SIGNE RAKEL 18-19 september Stabsutbildning två dagar extern 17 personer

	Planeras: 27 november övning stab, lägesbild och stabsorientering Planeras: 1 december Stab med funktionsfokus, Säkerhet · Logistik · Samband Planeras: 11 december övning workshop med omsorgsförvaltningen, primärvård, länsstyrelsen.
Omsorgsförvaltningen	2024 Övning i lägesbild utifrån givet scenario Internutbildning kontinuitetsplanering september till december alla enhetschefer. 2025 Maj intern utbildning i stabsarbete. Maj Övning på enhetsnivå, vatten (ett särskilt boende och förvaltningens krisledning) Webbutbildning Introduktion till beredskap, Socialstyrelsen, alla medarbetare. Utbildning/WS PLUS kapacitetsökning krisledning och alla enhetschefer. Huvudinstruktörsutbildning stoppa blödning två personer Övning målgruppsanpassad kriskommunikation två tillfällen Samordning av krisstöd 3 personer september Krisstödjare 8 personer september 2 oktober tom 10 december (pågående) Utbildning, stoppa blödning, akut omhändertagande, kris, rehabilitering och scenarioträning all omsorgspersonal ca ungefär 500 medarbetare Stabsutbildning 7-8 oktober krisledning Planeras: 11 december övning workshop med omsorgsförvaltningen, primärvård, länsstyrelsen.

Förvaltningen för arbete och lärande	Hösten 2024, övning i lägesbild utifrån givet scenario Maj/juni 2025 övning i lägesbild 2025, 2 oktober tom 10 december (pågående) Utbildning, stoppa blödning, akut omhändertagande, kris, rehabilitering och scenarioträning all omsorgspersonal ca ungefär 20 medarbetare Stabsutbildning 7-8 oktober, krisledning
Utbildningsförvaltningen	2024 Övning i lägesbild utifrån givet scenario. 2025 Utbildning pågående dödligt våld, personal i skolor och förskolor
Kultur och fritid	2025 Pågående dödligt våld
Samhällsbyggnad	2024 Övning ledningsgrupp lägesbild 2025 Övning tillsammans med omsorgsförvaltningen nödvatten.

§ 139

Dnr KS-2025-00440 1.4.1

Ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för kommunstyrelsen

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta att godkänna ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Nämnderna ska, enligt direktiv för ekonomisk rapportering, lämna en månadsrapport per mars, april och oktober i enlighet med tidplan för planerings- och uppföljningsarbetet som beslutat varje år.

Kommunstyrelsen prognostiserar ett överskott om totalt 9,8 miljoner kronor.

Avdelningen för stöd- och verksamhetsutveckling prognostiserar ett överskott om 3,1 miljoner kronor gällande IT-avdelningen. Dessa medel kommer att återbetalas till förvaltningar och kommunkoncernbolag. Räddningstjänstens kostnader har ökat på grund av ökade personalkostnader och påverkar resultatet negativt om 2,3 miljoner kronor. Förvaltade fastigheter har ökade kostnader för vatten och kapitalkostnader, vilket påverkar resultat negativt om 0,7 miljoner kronor.

Kommunledningsförvaltningens positiva resultatpåverkan med 9,3 miljoner kronor beror på beviljade bidrag/projektersättningar, lägre konsult- och programkostnader samt personalkostnader på grund av vakanser.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-05

Ekonomisk månadsrapport för kommunstyrelsen per oktober 2025, 2025-11-05

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Emelie Brännborn
Controller

Datum
2025-11-05

Referens
KS 2025-00440 1.4.1

Ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för kommunstyrelsen.

Sammanfattning

Nämnderna ska, enligt direktiv för ekonomisk rapportering, lämna en månadsrapport per mars, april och oktober i enlighet med tidplan för planerings- och uppföljningsarbetet som beslutat varje år.

Kommunstyrelsen prognostiserar ett överskott om totalt 9,8 miljoner kronor.

Avdelningen för stöd- och verksamhetsutveckling prognostiserar ett överskott om 3,1 miljoner kronor gällande IT-avdelningen. Dessa medel kommer att återbetalas till förvaltningar och kommunkoncernbolag. Räddningstjänstens kostnader har ökat på grund av ökade personalkostnader och påverkar resultatet negativt om 2,3 miljoner kronor. Förvaltade fastigheter har ökade kostnader för vatten och kapitalkostnader, vilket påverkar resultat negativt om 0,7 miljoner kronor.

Kommunledningsförvaltningens positiva resultatpåverkan med 9,3 miljoner kronor beror på beviljade bidrag/projektersättningar, lägre konsult- och programkostnader samt personalkostnader på grund av vakanser.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-05

Ekonomisk månadsrapport för kommunstyrelsen per oktober 2025, 2025-11-05

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Emelie Brännborn
Controller

Beslutet skickas till

Ekonomiavdelningen

Alvesta kommun

Alvesta kommun

Ekonomisk månadsrapport per oktober månad 2025

Datum:	5 november 2025
Enhet:	Kommunledningsförvaltningen
Diarienummer:	KS-2025-00440

Alvesta kommun Postadress: Alvesta kommun, 342 80 Alvesta · Besök: Centralplan 1, 342 80 Alvesta · Tel: 0472-150 00
E-post: kommunen@alvesta.se · Webb: alvesta.se

Alvesta kommun

Datum: 2025-11-05

Dnr: KS-2025-00440

Driftredovisning

Kommunledningsförvaltningen

Tabell 1. Driftredovisning

mnkr	Budget 202510	Utfall 202510	Budget-avvikelse 202510	Budget 202512	Prognos 202512	Budget-avvikelse 202512	Bokslut 202412
Intäkter	-48,7	-48,7	0,0	-58,5	-59,5	1,0	-52,8
Personalkostnader	59,9	52,2	7,7	71,2	65,3	5,9	61,7
Övriga kostnader	51,5	42,7	8,8	61,8	56,3	5,5	53,1
Summa	**62,7**	**46,2**	**16,5**	**74,5**	**62,1**	**12,4**	**62,0**

(+) innebär överskott, (-) innebär underskott av utfall jämfört med budget

Kommunövergripande verksamhet

Tabell 1. Driftredovisning

mnkr	Budget 202510	Utfall 202510	Budget-avvikelse 202510	Budget 202512	Prognos 202512	Budget-avvikelse 202512	Bokslut 202412
Intäkter	-26,4	-25,4	-1,0	-31,7	-31,7	0,0	-24,6
Personalkostnader	4,2	4,1	0,1	5,1	5,1	0,0	4,8
Övriga kostnader	53,3	51,8	1,5	64,0	66,6	-2,6	61,1
Summa	**31,1**	**30,5**	**0,6**	**37,4**	**40,0**	**-2,6**	**41,3**

(+) innebär överskott, (-) innebär underskott av utfall jämfört med budget

Revision, Kommunfullmäktige, Valnämnd

Tabell 1. Driftredovisning

mnkr	Budget 202510	Utfall 202510	Budget-avvikelse 202510	Budget 202512	Prognos 202512	Budget-avvikelse 202512	Bokslut 202412
Intäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6
Personalkostnader	0,9	0,9	0,0	1,1	1,1	0,0	2,0
Övriga kostnader	1,1	0,7	0,4	1,3	1,3	0,0	1,4
Summa	**2,0**	**1,6**	**0,4**	**2,4**	**2,4**	**0,0**	**2,8**

(+) innebär överskott, (-) innebär underskott av utfall jämfört med budget

Kommunledningsförvaltningen

Tabell 2. Driftredovisning per verksamhet

mnkr	Budget 202510	Utfall 202510	Budget-avvikelse 202510	Budget 202512	Prognos 202512	Budget-avvikelse 202512	Bokslut 202412
Kommunledningsstab	3,3	2,5	0,8	3,9	3,7	0,2	3,3
Stöd och verksamhetsutveckling	14,1	8,6	5,5	16,9	13,3	3,6	15,4
Utvecklingsavdelningen	9,8	8,5	1,3	11,8	10,7	1,1	10,1
Inköpsavdelningen	6,0	5,3	0,7	7,2	5,7	1,5	5,2
Ekonomiavdelningen	12,0	7,2	4,8	14,4	10,4	4,0	11,6
HR-avdelningen	17,5	14,1	3,4	20,3	18,3	2,0	16,4
Summa	**62,7**	**46,2**	**16,5**	**74,5**	**62,1**	**12,4**	**62,0**

(+) innebär överskott, (-) innebär underskott av utfall jämfört med budget

Alvesta kommun

Datum: 2025-11-05

Dnr: KS-2025-00440

Kommunövergripande verksamhet

Tabell 2. Driftredovisning per verksamhet

mnkr	Budget 202510	Utfall 202510	Budget-avvikelse 202510	Budget 202512	Prognos 202512	Budget-avvikelse 202512	Bokslut 202412
Driftbidrag	7,2	5,4	1,8	8,7	8,3	0,4	9,3
Kommunstyrelsen	4,9	4,7	0,2	5,9	5,9	0,0	5,6
Partigruppledarvode	0,7	0,7	0,0	0,9	0,9	0,0	0,8
Överförmyndrarverksamhet	1,7	1,2	0,5	2,0	2,0	0,0	1,5
Räddningstjänst	15,9	17,9	-2,0	19,0	21,3	-2,3	20,4
Förvaltningsavtal	0,7	0,6	0,1	0,9	1,6	-0,7	3,7
Summa	**31,1**	**30,5**	**0,6**	**37,4**	**40,0**	**-2,6**	**41,3**

(+) innebär överskott, (-) innebär underskott av utfall jämfört med budget

Revision, Kommunfullmäktige, Valnämnd

Tabell 2. Driftredovisning per verksamhet

mnkr	Budget 202510	Utfall 202510	Budget-avvikelse 202510	Budget 202512	Prognos 202512	Budget-avvikelse 202512	Bokslut 202412
Revision	1,0	0,5	0,5	1,1	1,1	0,0	1,1
Kommunfullmäktige	1,0	1,1	-0,1	1,3	1,3	0,0	1,4
Valnämnd	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Summa	**2,0**	**1,6**	**0,4**	**2,4**	**2,4**	**0,0**	**2,8**

(+) innebär överskott, (-) innebär underskott av utfall jämfört med budget

Utfall per sista oktober

Utfall jämfört med budget

Kommunstyrelsen har per oktober en positiv avvikelse om 17,1 mnkr.

Avvikelsen beror främst på vakanser inom flera avdelningar samt att flera kostnader blivit lägre än budgeterat, exempelvis konsulter och laddstolpar. Stöd och verksamhetsutveckling visar en positiv avvikelse om 5,5 mnkr, som beror på vakanser och minskade program- och konsultkostnader. Utvecklingsavdelningen har flera vakanser samt systemkostnader som förväntas upparbetas under året, vilket resulterar i en positiv avvikelse om 1,1 mnkr. Inköpsavdelningen har en positiv avvikelse om 0,7 mnkr, som beror på låga kostnader för laddstolpar. Ekonomiavdelningen har en positiv avvikelse om 4,8 mnkr som beror på vakanser, låga konsultkostnader samt ett ej budgeterat momsbidrag om 1 mnkr. HR-avdelningen har ett projekt som startades i maj och där kostnader beräknas upparbetas under de två sista månaderna.

Den kommunövergripande verksamheten har flera kostnader som kommer att tillkomma under året, exempelvis bidrags- och

fastighetskostnader. Räddningstjänsten avviker negativt om 2 mnkr som beror på ökade kostnader för personal.

Revision, Kommunfullmäktige och Valnämnd har en positiv avvikelse om 0,4 mnkr per oktober eftersom kostnader upparbetas under året i samband med granskning.

Helårsprognos

Större budgetavvikelser

Kommunstyrelsen prognostiserar ett överskott om 9,8 mnkr.

Överskottet beror främst på vakanta tjänster på flera avdelningar om totalt 3,9 mnkr. Den positiva avvikelsen på personalkostnaderna beror även på ett beviljat bidrag/projektersättningar inom HR-avdelningen om 2 mnkr som förväntas att inte förbrukas under året. Stöd och verksamhetsutveckling har flera kostnader, exempelvis konsult- och programkostnader, inom IT-avdelningen som inte förväntas upparbetas under året, vilket ger en positiv avvikelse om 3,1 mnkr. Dessa medel kommer att återbetalas till förvaltningar och kommunkoncernbolagen.
Inköpsavdelningen prognostiserar en positiv avvikelse om 1,5 mnkr till följd av låga kostnader för laddstolpar. Utöver vakanser har ekonomiavdelningen en positiv avvikelse om 1 mnkr som beror på ett momsbidrag som ej varit budgeterat för samt lägre konsultkostnader om 0,7 mnkr mot budget. Räddningstjänsten prognostiserar en negativ avvikelse om 2,3 mnkr som beror på ökade personalkostnader än budgeterat. Förvaltade fastigheter prognostiserar en negativ avvikelse om 0,7 mnkr som beror på ökade kostnader för vatten och kapitalkostnader.

Revision, Kommunfullmäktige och Valnämnd prognostiserar en budget i balans.

Investeringsredovisning

Tabell 3. Investeringsredovisning per projekt

mnkr	Budget 2025	Prognos 2025	Budget-avvikelse 202512*
Förvaltningsprojekt (Ram)	4,0	4,0	0,0
Diverse projekt förvaltade (Strategiska medel)	4,4	4,4	0,0
Diverse inventarier KLF (Ram)	2,3	2,3	0,0
Reservkraft (Strategiska medel)	12,8	0,0	12,8
Datacenter (Ram)	6,0	3,5	2,5
IT Nätverk 2025 (Ram)	1,8	2,5	-0,7
IT Klient (Ram)	3,0	4,0	-1,0
Summa	**34,3**	**20,7**	**13,6**

(+) innebär överskott, (-) innebär underskott av utfall jämfört med budget

Helårsprognos

Kommunstyrelsen prognostiserar att genomföra investeringar om 20,7 mnkr, vilket innebär en positiv budgetavvikelse på 13,6 mnkr. Avvikelsen beror dels på att investeringarna inom IT har blivit mindre än budgeterat, vilket ger en positiv avvikelse om 0,8 mnkr samt att reservkraften inte påbörjats, om 12,8 mnkr. Upphandlingarna för reservkraft pågår fortfarande och man beräknar därför att investeringarna kommer påbörjas först under 2026.

§ 140

Dnr KS-2025-00439 1.4.1

Ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för Alvesta kommun

Beslut

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att godkänna ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för Alvesta kommun.

2. Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta att ge de nämnder som har en negativ prognos i uppdrag att fortsätta arbeta med de åtgärdsplaner som är framtagna för att långsiktigt uppfylla kravet på en budget i balans.

Sammanfattning

Enligt beslut av kommunstyrelsen ska respektive nämnd upprätta en förenklad ekonomisk rapport per sista mars, april och oktober. Utifrån nämndernas rapporter, senaste skatteunderlagsprognos från Sveriges kommuner och regioner (oktober 2025) samt andra kända faktorer har kommunledningsförvaltningen upprättat en ekonomisk rapport, innehållande helårsprognos för Alvesta kommun.

Årets resultat prognostiseras till minus 34,4 miljoner kronor, vilket innebär en negativ budgetavvikelse om 44,2 miljoner kronor. I förhållande till föregående prognos är det en förbättring med 12,6 miljoner kronor. Prognosen för finansförvaltningen är positiv med 1,8 miljoner kronor, varav 1,1 miljoner kronor avser skatter och generella statsbidrag. Nämnderna tillsammans prognostiserar ett underskott om 46,1 miljoner kronor.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-06

Ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för Alvesta kommun

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Silja Savela
Budgetchef

Datum
2025-11-06

Referens
KS 2025-00439 1.4.1

Ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för Alvesta kommun

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen godkänner ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för Alvesta kommun.

2. Kommunstyrelsen beslutar att ge de nämnder som har en negativ prognos i uppdrag att fortsätta arbeta med de åtgärdsplaner som är framtagna för att långsiktigt uppfylla kravet på en budget i balans.

Sammanfattning

Enligt beslut av kommunstyrelsen ska respektive nämnd upprätta en förenklad ekonomisk rapport per sista mars, april och oktober. Utifrån nämndernas rapporter, senaste skatteunderlagsprognos från Sveriges kommuner och regioner (oktober 2025) samt andra kända faktorer har kommunledningsförvaltningen upprättat en ekonomisk rapport, innehållande helårsprognos för Alvesta kommun.

Årets resultat prognostiseras till minus 34,4 miljoner kronor, vilket innebär en negativ budgetavvikelse om 44,2 miljoner kronor. I förhållande till föregående prognos är det en förbättring med 12,6 miljoner kronor. Prognosen för finansförvaltningen är positiv med 1,8 miljoner kronor, varav 1,1 miljoner kronor avser skatter och generella statsbidrag. Nämnderna tillsammans prognostiserar ett underskott om 46,1 miljoner kronor.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-06

Ekonomisk månadsrapport per oktober 2025 för Alvesta kommun

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Silja Savela
Budgetchef

Beslutet skickas till

Samtliga kommunens nämnder

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Silja Savela
Budgetchef
0768530025
silja.savela@alvesta.se

Skrivelse

Datum
2025-11-06

Referens

Ekonomisk månadsrapport per oktober månad 2025 för Alvesta kommun

Inledning

Enligt beslut av kommunstyrelsen ska respektive nämnd upprätta en förenklad ekonomisk rapport per sista mars, april och oktober. Utifrån nämndernas rapporter, senaste skatteunderlagsprognos från Sveriges kommuner och regioner (oktober) samt andra kända faktorer upprättar kommunledningsförvaltningen en ekonomisk rapport, innehållande helårsprognos för Alvesta kommun.

Årets resultat

Resultaträkning, mkr	Budget helår	Prognos helår	Budget-avvikelse helårs-prognos	Budget-avvikelse fg helårs-prognos	Utfall helår fg år	Budget-avvikelse fg år
Verksamhetens intäkter	396,4	396,4	0,0	0,0	317,1	-24,9
Verksamhetens kostnader	-1 867,7	-1 903,5	-35,8	-43,8	-1 792,8	0,8
Avskrivningar	-64,7	-64,7	0,0	0,0	-79,5	-25,5
Verksamhetens nettokostnader	**-1 536,0**	**-1 571,8**	**-35,8**	**-43,8**	**-1 555,2**	**-49,6**
Skatter och bidrag	1 539,6	1 540,7	1,1	1,3	1 523,8	19,0
Verksamhetens resultat	**3,6**	**-31,1**	**-34,7**	**-42,5**	**-31,4**	**-30,5**
Finansiella intäkter	12,7	5,7	-7,0	4,9	80,1	67,4
Finansiella kostnader	-6,5	-9,0	-2,5	-19,1	-38,0	-33,5
Årets resultat	**9,8**	**-34,4**	**-44,2**	**-56,8**	**10,7**	**3,4**

Årets resultat prognostiseras till minus 34,4 miljoner kronor, en förbättring med 12,6 miljoner kronor i förhållande till föregående prognos. I förhållande till budget är det en negativ avvikelse på 44,2 miljoner kronor.

I prognosen för året utelämnas marknadsvärdesförändringen (0,5 mnkr) av kommunens placerade medel, då det är en osäker post, men en redogörelse för utfall per sista september anges i text under avsnitt om finansförvaltning.

Nämnderna

Driftredovisning, nämnderna, mkr	Budget helår	Prognos helår	Budget-avvikelse helårs-prognos	Budget-avvikelse fg helårs-prognos	Utfall helår fg år	Budget-avvikelse fg år
Revision, KF och valnämnd	2,4	2,4	0,0	0,0	2,8	0,0
Kommunstyrelsen	111,8	102,0	9,8	8,1	103,3	-0,9
Kultur och fritidsnämnden	79,3	79,8	-0,5	-1,7	73,7	-2,7
Samhällsbyggnadsnämnden	66,9	68,2	-1,3	-2,4	68,3	-3,0
- varav exploatering	-3,2	-1,6	-1,6	-1,6	-2,6	-0,3
- VA-verksamhet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nämnden för arbete och lärande	264,7	281,7	-17,0	-18,7	268,7	-7,3
Utbildningsnämnden	536,5	544,9	-8,4	-9,8	543,8	-1,8
Omsorgsnämnden	450,6	479,2	-28,6	-33,0	477,3	-47,8
Nämnden för myndighetsutövning	0,5	0,5	0,0	0,0	0,4	0,0
Summa	**1 512,7**	**1 558,8**	**-46,1**	**-57,5**	**1 538,3**	**-63,5**

Nämnderna tillsammans prognostiserar ett underskott i förhållande till budget på 46,1 miljoner kronor, en förbättring med 11,4 miljoner kronor i jämförelse med föregående prognos. Det är samtliga nämnder som genom olika åtgärder har bidragit till det förbättrade resultatet.

De nämnder som prognostiserar ett underskott i förhållande till budget har tagit fram åtgärdsplaner och redogjort för dessa till kommunstyrelsen. Ett externt företag har genomfört en genomlysning av verksamheten inom omsorgsförvaltningen. Syftet med genomlysningen var att identifiera både kortsiktiga och långsiktiga åtgärder för att minska kostnaderna. Inom nämndens verksamheter har arbete påbörjats med en del åtgärder som genomlysningen har visat på.

En faktor som påverkar samtliga nämnders personalkostnader positivt är att personalomkostnadspålägget som fastställts för 2025 är på en lägre nivå än budgeterat. Sänkningen påverkar nämndernas kostnader i positiv riktning med totalt 8,7 miljoner kronor, varav 3,3 miljoner kronor avser omsorgsnämnden och 3,2 utbildningsnämnden.

Kommunstyrelsen prognostiserar ett överskott om 9,8 miljoner kronor (+8,1 föregående prognos) i förhållande till budget. Kommunledningsförvaltningens prognos är ett överskott om 12,4 miljoner kronor, främst till följd av projekt som startat senare än planerat, återsökning av moms för tidigare år, flertalet vakanser samt lägre kostnader än budgeterat för bland annat laddstolpar och IT verksamheten. Delar av IT verksamhetens överskott kommer att återföras till nämnder och bolag. Kommunövergripande verksamhet förväntas redovisa ett underskott om 2,6 miljoner kronor. Anledningen är ökade personalkostnader inom räddningstjänsten och lägre intäkter än budgeterat. Det är främst IT verksamhetens prognos som är förbättrad i förhållande till föregående prognos då flertalet planerade inköp och aktiviteter inte kommer att genomföras under året.

Kultur och fritidsnämnden prognostiserar en negativ avvikelse om 0,5 miljoner kronor (-1,7 föregående prognos) i förhållande till budget. Det är främst högre kostnader för multiarenan och oförutsedda kostnader för sanering av mark för skatepark samt rivning av Skatelövskolans gymnastiksal som påverkar ekonomin i negativ riktning. Förbättringen i förhållande till föregående prognos beror främst på återhållsamhet vid tillsättning av vakanser.

Samhällsbyggnadsnämndens prognostiserar ett negativt resultat om 1,3 miljoner kronor (-2,4 föregående prognos) med budget. Det är främst högre kostnader än budgeterat för färdtjänst och bostadsanpassning samt lägre intäkter för markförsäljning som orsakar underskottet. Förbättringen i förhållande till föregående prognos beror främst på lägre kostnader än tidigare bedömt för bland annat personal.

Nämnden för arbete och lärande prognostiserar en negativ avvikelse om 17 miljoner kronor (-18,7 föregående prognos). Den största negativa avvikelsen återfinns inom avdelningen för individ och familjeomsorg och består i huvudsak av ökade placeringskostnader samt ökat utbetalt försörjningsstöd. Inom utbildning och sysselsättning är det ökade kostnader för externa gymnasieplatser samt gymnasieplatser för elever med särskilda behov som orsakar underskott. Förbättringen i förhållande till föregående prognos kan främst härröras till effekter av åtgärdsplan samt ökade statsbidrag.

Prognosen för Utbildningsnämnden är en negativ avvikelse om 8,4 miljoner kronor (-9,8 föregående prognos). 7,3 miljoner kronor avser merkostnader till följd av branden på Prästängsskolan. I övrigt är det utrangeringskostnader för Skatelövsskolans kök och matsal samt ökad hyra för multiarenan som påverkar resultatet negativt. En del vägs upp av statsbidrag inom elevhälsan samt lägre skolskjutskostnader till följd av nytt avtal.

Omsorgsnämnden prognostiserar en negativ avvikelse om 28,6 miljoner kronor (- 33,0 föregående prognos) i förhållande till budget. I nämndens antagna internbudget för 2025 fanns en obalans i form av ett ofördelat besparingskrav om 24 miljoner kronor. Vid slutet av året prognostiseras 20,7 miljoner kronor av obalansen kvarstå. I övrigt är det främst ökat antal ärenden inom både äldreomsorg och funktionsstöd som bidrar till underskottet. Förbättringen i förhållande till föregående prognos beror till största del på att budgeterat utrymme för oförutsedda åtgärder samt kompetenshöjande medel inom förvaltningskontoret inte kommer att nyttjas i sin helhet.

Finansförvaltning

Dritftredovisning, Finansförvaltningen mkr	Budget helår	Prognos helår	Budget-avvikelse helårs-prognos	Budget-avvikelse fg helårs-prognos
Skatter och bidrag	1 539,6	1 540,7	1,1	1,3
Pensioner	-50,4	-38,9	11,5	11,5
Strategiska medel	-2,9	-1,2	1,7	1,9
Kapitalförvaltning	3,0	3,0	0,0	-1,5
Övriga finansiella intäkter	9,7	6,6	-3,1	-6,1
Övriga poster (leasing)	0,0	-3,9	-3,9	-3,9
Internränta	30,1	27,1	-3,0	0,0
Finansiella kostnader	-6,5	-9,0	-2,5	-2,5
Summa	**1 522,5**	**1 524,4**	**1,8**	**0,7**

Prognosen för finansförvaltningen innebär en positiv avvikelse om 1,8 miljoner kronor (0,7 i föregående prognos), vilket förklaras av nedanstående poster:

- Skatteprognosen från oktober 2025 samt riktade generella bidrag ger en förväntad positiv avvikelse gentemot budget på 1,1 miljoner kronor.
- Pensionskostnaderna förväntas ge en positiv avvikelse på 11,5 miljoner kronor då överskottsmedel från tidigare år kommer att användas för delfinansiering av pensionskostnaderna.
- Utfallet för leasing av fast egendom förväntas ge en negativ avvikelse om 3,9 miljoner kronor. Resultatpåverkan beror på att amortering och ränta beräknas efter annuitet medan avskrivningar följer en rak plan. Det finns många relativt nya avtal, vilket gör att vi inte har nått brytpunkten där det går mot det positiva hållet efter halva förväntade nyttjandeperioden.
- Finansiella poster prognostiseras ge en negativ avvikelse om 8,6 miljoner kronor till följd av nyupplåning under året samt lägre internränta till följd av att investeringsprojekt aktiveras senare än planerat under året.

Kapitalförvaltningen

Värdet av placerade medel uppgick till 442,1 miljoner kronor vid årets början. Under året har reinvesteringar om 7,9 miljoner kronor gjorts. Marknadsvärdet har ökat med totalt 0,5 miljoner kronor och uppgår efter september till 441,7 miljoner kronor. Det totala aktieinnehavets värdeminskning uppgår till 4,3 miljoner kronor, varav det utländska aktieinnehavet utgör minus 12,2 miljoner kronor och det svenska 7,9 miljoner kronor. Värdet av placeringarna i räntepapper har ökat med 3,9 miljoner kronor. Totalt utgör aktieinnehavet en större andel (14 procentenheter) av det totala innehavet än vad normalläget i finanspolicyn anger, medan räntefonderna understiger normalnivån med 3 procentenheter. Fördelningen mellan svenska och utländska aktier följer normalläget. I normalportföljningen utgör tillgångsslaget alternativa placeringar 10%. Med anledning av att KS beslut om kapitalplaceringar undantog detta tillgångsslag, så behöver det beaktas i analysen.

Investeringar

Årets av kommunfullmäktige fastställda investeringsbudget uppgår till 162,5 miljoner kronor. Kommunstyrelsen har den 15:e april beslutat om överföring av investeringsmedel från föregående budgetår för pågående investeringar om totalt 14,7 miljoner kronor, därmed uppgår årets budget till 177,2 miljoner kronor. Kommunstyrelsen har även omfördelat budgetmedel från strategiska investeringar till nämnder om totalt 29,8 miljoner kronor.

Investeringsredovisning	Budget helår	Prognos helår	Budget-avvikelse helårs-prognos
Kommunstyrelsen	34,3	20,7	13,6
Strategiska investeringsmedel	7,2	0,0	7,2
Kultur och fritidsnämnden	12,7	11,9	0,8
Samhällsbyggnadsnämnden	110,0	58,9	51,1
Nämnden för arbete och lärande	1,6	1,6	0,0
Utbildningsnämnden	6,4	6,4	0,0
Omsorgsnämnden	5,0	4,6	0,4
Nämnden för myndighetsutövning	0,0	0,0	0,0
Summa	**177,2**	**104,1**	**73,2**

Prognosen för året är ett överskott i förhållande till budget om 73,2 miljoner kronor, bland annat till följd av framflyttade projekt inom exploatering av Spåningslanda 3, investeringar i Alvesta avloppsreningsverk samt utbyggnad av VA i Härlöv samt inköp av reservkraftverk.

Magnus Johansson
Ekonomichef

Silja Savela
Budgetchef

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Lisa Åberg
Tf kanslichef

Datum
2025-11-14

Referens
KS 2025-00356 1.4.1

Verksamhetsplan med internbudget och internkontrollplan år 2026 för kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att:

1. godkänna verksamhetsplan med internbudget år 2026 för kommunstyrelsen.
2. godkänna internkontrollplan år 2026 för kommunstyrelsen.
3. bemyndiga förvaltningschef att omfördela medel inom ram.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade i oktober 2026 en budget för 2026 med plan 2027–2029. Budgeten innehåller vision, fokusområden, resultatmål och nyckeltal för verksamheten samt driftram och investeringsram för nämnder och styrelse. Den av kommunfullmäktige beslutade driftramen för kommunstyrelsen uppgår till 111,1 miljoner kronor år 2026.

Nämnderna och kommunstyrelsen ska, inom ramen för tilldelat budgetanslag, upprätta en Verksamhetsplan med internbudget, vilken utgör planeringsverktyg för det kommande verksamhetsåret. I verksamhetsplanen fastställer nämnden, tillika kommunstyrelsen, egna nämndmål och nyckeltal som bygger på kommunfullmäktiges resultatmål, driftbudget per avdelning samt budget för planerade investeringar.

Kommunstyrelsens uppdrag skiljer sig från de övriga nämnderna i kommunen genom att kommunstyrelsen enligt kommunallagen ska leda och samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och ha uppsikt över bolag, övriga nämnders och eventuella gemensamma nämnders verksamhet. Med anledning av detta och att stor del av de i kommunfullmäktige beslutade målen riktar sig mot kommunstyrelsen, har kommunstyrelsen valt att inte ta egna nämndmål, utan fokuserar på de av kommunfullmäktige beslutade målen.

Kommunledningsförvaltningen skall vara en tydlig och professionell förvaltning med fokus på utveckling och koncernövergripande styrning, samordning och stöd till koncernen för att skapa en effektiv och utvecklingsorienterad organisation som har invånarnas bästa i fokus och där arbetet präglas av långsiktighet och hållbarhet.

För att säkerställa att detta uppnås krävs att kommunledningsförvaltningen stöttar hela koncernen med sina kompetenser. Kommunledningsförvaltningen har därför utarbetat förslag på formulering av kärnuppdrag för samtliga avdelningar inom kommunledningsförvaltningen. Dessa ska underlätta vid behov av prioritering mellan arbetsuppgifter och även för att stärka arbetsmiljöarbetet inom verksamheterna.

Inför budget 2026 har kommunfullmäktige beslutat om en minskad budgetram med 0,1 miljoner kronor i jämförelse med år 2025. Budgetförändringarna är avsedda att täcka kostnader för löner och kapitalkostnader om 3,4 miljoner kronor samt minska satsningarna på laddstolpar om 1,5 miljoner kronor, minska på programkontor om 0,5 miljoner kronor samt minska på övriga satsningar inom kommunstyrelsen.

Kommunfullmäktige beslutade i september 2023 (KF § 88/2023) om en riktlinje för intern kontroll. Den syftar till att säkerställa att styrelser och nämnder upprätthåller en tillfredsställande intern kontroll. Enligt riktlinjen ska nämnd/styrelse varje år i samband med fastställande av internbudget anta en särskild plan för intern kontroll.

Kommunledningsförvaltningen föreslår i verksamhetsplanen tre interna kontroller inför år 2026:

1. Följer kommunen upphandlade avtal

2. Kan kommunen hantera verkningarna av ett cyberangrepp riktat mot våra IT-system?

3. Får medarbetare rätt lön enligt avtal?

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-14

Förslag på verksamhetsplan med internbudget och internkontrollplan år 2026 för kommunstyrelsen, 2025-11-14

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Lisa Åberg
Tf kanslichef

Alvesta kommun

Alvesta kommun

Verksamhetsplan med internbudget 2026 Kommunstyrelsen

Datum:	25 november 2025
Enhet:	Kommunledningsförvaltningen
Diarienummer:	KS-2025-0356

Alvesta kommun Postadress: Alvesta kommun, 342 80 Alvesta · Besök: Centralplan 1, 342 80 Alvesta · Tel: 0472-150 00
E-post: kommunen@alvesta.se · Webb: alvesta.se

Alvesta kommun

Datum: 2025-11-19

Dnr: KS-2025-0356

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning 2

1 Nämndens grunduppdrag och kvalitetsfaktorer 3

2.1 . Grunduppdrag 3

1.2. Kvalitetsfaktorer 5

3. Nulägesanalys 6

4. Nämndens inriktning, utvecklingsmål och särskilda uppdrag 7

4.1 Inriktning 7

4.2 Utvecklingsmål med målindikatorer 8

4.3 Särskilda uppdrag till kommunstyrelsen 2026 9

4.4 Strategier 10

5. Budgetförutsättningar 2025 13

5.1 Driftbudget 13

5.2 Investeringsbudget 14

6. Intern kontrollplan 15

Alvesta kommun

Datum: 2025-11-19

Dnr: KS-2025-0356

1 Nämndens grunduppdrag och kvalitetsfaktorer

2.1. Grunduppdrag

Kommunstyrelsens grunduppdrag beskrivs i kommunallagen, 6 kap.

- 1 § Styrelsen ska leda och samordna förvaltningen av kommunens eller regionens angelägenheter och ha uppsikt över övriga nämnders och eventuella gemensamma nämnders verksamhet.
- 2 § Styrelsen ska uppmärksamt följa de frågor som kan inverka på kommunens eller regionens utveckling och ekonomiska ställning.

Kommunledningsförvaltningen är kommunstyrelsens förvaltning och biträder kommunstyrelsen i uppdraget att leda, samordna och bedriva uppsikt över den kommunala verksamheten med utgångspunkt i fullmäktiges vision och inriktningar. Kommunstyrelsen har ett övergripande ansvar för uppföljning, utveckling och utvärdering av nämndernas verksamhet så att kommunen kan nå sin vision om att Alvesta är södra Sveriges mittpunkt där attraktivt boende förenas med globala möjligheter. Kommunledningsförvaltningens uppdrag har också sikte på övergripande långsiktighet, Agenda 2030; ekonomiskt, socialt och ekologiskt.

De demokratiska värderingarna och invånares inflytande ska särskilt beaktas liksom en effektiv och rättssäker besluts- och ärendehanteringsprocess utifrån uppdraget för kommunstyrelsen. Kommunledningsförvaltningen skall vara en tydlig och professionell förvaltning med fokus på utveckling och koncernövergripande styrning, samordning och stöd till koncernen för att skapa en effektiv och utvecklingsorienterad organisation som har invånarnas bästa i fokus och där arbetet präglas av långsiktighet och hållbarhet.

Kärnuppdragen för kommunstyrelseförvaltningen, dvs kommunledningsförvaltningen, är vad som kräver allra mest resurser i form av arbetskraft men även driver andra kostnader. I många fall kan arbetet med kärnuppdragen, som preciseras nedan, aldrig pausas, i vissa fall inte en enda timme, de behöver alltid hanteras och ständigt prioriteras. Nedanstående kärnuppdrag ska genomsyra avdelningarnas arbete och skapa en tydlighet om vad som är viktigast. Detta ger goda förutsättningar för att arbeta med tillitsbaserad ledning och styrning. Välskötta kärnuppdrag är en grundförutsättning i en välfungerande kommunkoncern och något förvaltningar, bolag,

kommuninvånare, näringsidkare och förtroendevalda med rätta förväntar sig ska fungera. Detta sköter sig inte självt, det krävs många personer för att det som sällan syns och uppmärksammas ska fungera. Väl utförda bidrar utförande av dessa arbetsuppgifter till en välmående kommun.

Kommunledningsförvaltningen ska säkerställa att beslut fattade av den politiska ledningen verkställs samt stödja, leda och samordna kommunens förvaltningar och bolag.

Ekonomiavdelningen ansvarar för utveckling, samordning och planering av kommunkoncernens ekonomifrågor. Avdelningen bistår såväl kommunstyrelsen i strategiska ekonomifrågor som förvaltningar och bolag i deras ekonomiska planering och uppföljning. Avdelningen arbetar även med fakturahantering, löpande bokföring, attestbehörigheter, bokslut, in- och utbetalningar, systemadministration av fakturasystem/ekonomisystem samt finansieringsfrågor.

HR-avdelningen ansvarar för utveckling och samordning av koncernens HR-arbete. Avdelningen erbjuder cheferna i Alvesta kommunkoncern kvalificerat HR-stöd i syfte att bidra till god arbetsmiljö, korrekt hantering av arbetsrättsliga processer och löneprocess samt strategisk kompetensförsörjning.

IT-avdelningen ansvarar för kommunens IT-infrastruktur, i form av system, nätverk, mjukvara och hårdvara. Vidare hanteras upphandling av IT-tjänster samt drift, support och cybersäkerhet av avdelningen.

Utvecklingsavdelningen driver de strategiska utvecklings- och framtidsfrågorna för Alvesta kommun i enlighet med samtliga hållbarhetsdimensioner i Agenda 2030. Avdelningen driver och samordnar även arbetet med lokalstrategiska frågor, näringslivsutveckling, intern och extern kommunikation samt beredskaps- och säkerhetsfrågor.

Inköpsavdelningen arbetar med alla beståndsdelar av kommunens samordnade köpkraft genom sitt samordningsansvar när det gäller inköp, upphandlingar och avtal samt administrerar beställningssystem och samordnad varudistribution. Utöver detta hanterar avdelningen den centraliserade fordonsenheten.

Avdelningen för stöd och verksamhetsutveckling bistår kommunstyrelsen, kommunfullmäktige och kultur- och fritidsnämnden i deras demokratiska uppdrag och anordnar val. Vidare samordnar och stöttar avdelningen koncernens verksamheter från första mötet med kommunens Kontaktcenter till utvecklingsfrågor och administrativa frågor som informationssäkerhet, arkivhantering och digitalisering, så att de kan ha fokus på sina kärnuppdrag.

1.2. Kvalitetsfaktorer

Kvalitetsfaktor	Kvalitetsindikator
Kommunen arbetar för att stärka och uppmuntra arbets- och näringsliv för fler arbetstillfällen och hållbart företagande, innovationer och infrastruktur.	Hushåll med tillgång eller möjlighet att ansluta till bredband om minst 1 Gbit/sek, andel (%) (N07918) Företagsklimat enl. ÖJ (Insikt)- Totalt, NKI (U07451) Sysselsatta efter bostaden belägenhet, antal (N02202) Nystartade företag, antal/1 000 inv, 16 – 64 år (N00999) Invånare 17 – 24 år som varken arbetar eller studerar, andel (%) (N02906) Bruttoregionalprodukt, kommun (BRP), 1 000 kr/sysselsatt (N03703)
Kommunens invånare, företagare och besökare upplever en god tillgänglighet, gott bemötande och enkelhet i kontakten med kommunen. Kommunen har en god lösningsgrad och likvärdiga svar i första kontakten oavsett val av kanal och typ av ärende.	Nöjdhet med Alvesta kommuns svarstider Nöjdhet med kontaktcenters bemötande (N00671) Enkelhet i användandet av kontaktcenters service och tjänster (N00672) Lösningsgrad vid första kontakten Nöjdhet med kontakten/ärendet i sin helhet
Kommunens verksamheter ska bidra till en hållbar konsumtion och produktion samt ett minskat klimatavtryck.	Ekologiska livsmedel i kommunens verksamhet, andel (%) (U07514) Närproducerat/lokalproducerad mat, procent Miljöbilar i kommunorganisationen, andel (%) (U00437) Hushållsavfall som samlats in för materialåtervinning, inklusive biologisk behandling, andel (%) (U07414) Insamlat förpackningar och returpapper, kg/invånare (justerat) (U07483)
Alvesta kommun ska vara tryggt att leva, verka och vistas i.	Invånare 16- 84 år med avsaknad av tillit till andra, andel (%) (U01413) Invånare 16- 84 år som avstår från att gå ut ensam, andel (%) (U01420) Polisen trygghetsmätning, index
Tillgång till rätt kompetens är en av de viktigaste förutsättningarna för att kommunen ska kunna leverera god service och nå goda resultat.	Tillsvidareanställd personal som slutar i Alvesta kommun, exklusive pensionsavgångar och uppsägningar p g a personalbrist, procent Sjukfrånvaro kommunalt anställda, procent Lärare (heltidstjänster) med lärarlegitimation och behörighet i minst ett ämne i grundskola åk 1-9, kommunala skolor, andel (%) (N15814)

	Andelen omsorgspersonal inom särskilda boenden och hemtjänst med undersköterskeutbildning

3. Nulägesanalys

Samlad analys av verksamhetens nuläge

Till följd av den geopolitiska utvecklingen med ökad osäkerhet i omvärlden har förvaltningen intensifierat sitt arbete med beredskap och säkerhet i kommunkoncernen. Förvaltningen bedömer att detta arbete kommer att kräva fortsatt prioritet under kommande år för att Alvesta ska vara en trygg och säker kommun, även vid oförutsedda händelser. Även arbetet med informations- och cybersäkerhet kräver ett allt större fokus, mot bakgrund av det rådande säkerhetspolitiska läget i omvärlden samt den nya lagstiftningen i form av cybersäkerhetslagen (NIS2). Arbetet går hand i hand med särskilt uppdrag nr 3, se tabell 4.3.

Avdelningen för stöd och verksamhetsutveckling tillsammans med IT-avdelningen driver utvecklingen av digitala välfärdslösningar i kommunkoncernen. Arbetet utgör en central del i hanteringen av den demografiska utmaningen, och behovet av dessa insatser förväntas öka i takt med den digitala mognaden i både organisationen och samhället i stort. Genom detta arbete stärks den digitala förmågan, samtidigt som IT-avdelningen behöver hantera de begränsningar som det digitala arvet medför.

Hållbarhetsarbetet är angeläget och samordnas av kommunledningsförvaltningen i samtliga tre dimensioner; social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Den ekologiska dimensionen handlar om att skydda jordens ekosystem och resurser, den sociala om mänskligt välbefinnande, rättvisa och hälsa, och den ekonomiska om en balanserad och långsiktig ekonomisk utveckling. Arbetet involverar samtliga nämnder och bolag, men från kommunledningsförvaltningen är särskilt ekonomi- och upphandlingsavdelningen samt lokalstrategiarbetet centralt när det gäller den ekonomiska hållbarheten, vilken även omfattar arbete mot välfärdsbrottslighet. Två tydliga projekt som exemplifierar pågående hållbarhetsarbete är den blivande återvinningscentralen och det kommande bostadsområdet Aringsås. Att på ett strukturerat och vetenskapligt sätt arbeta för ett samhälle där klyftor överbryggas och där kommuninvånarna kan komma i kontakt med kommunen och de förtroendevalda är exempel på hur den sociala hållbarheten kan stärkas inom kommunstyrelsens verksamhet. En grund för ett långsiktigt hållbart arbete är dock demokrati. Valnämnden har inlett sitt arbete inför riksdags-, kommun- och regionvalet som ska genomföras hösten 2026. Att anordna ett val kräver en rejäl kraftsamling och resultatet är en grundsten i en trygg demokrati.

Den tidigare nämnda demografiska utmaningen innebär att arbete med **strategisk kompetensförsörjning är och god arbetsmiljö** är avgörande för att kommunen på lång och kort sikt ska vara en hållbar och omtyckt arbetsgivare som kan säkerställa att kommuninvånarnas behov av exempelvis omsorg och utbildning tillgodoses. Att fler arbetar heltid och att sjuktalen minskar är något som HR-avdelningen tillsammans med koncernens övriga verksamheter löpande arbetar med både i ordinarie verksamhet och genom riktade insatser. Ett särskilt fokus behöver vara vår folkhälsa. För att på både kort och lång sikt säkerställa kompetensförsörjningen, såväl inom den egna organisationen som i näringslivet, bedrivs ett nära samarbete mellan kommunen, näringslivet, akademin och politiken.

Under året fortsätter arbetet med att stärka **Alvesta kommuns varumärke** – ett gemensamt ansvar där varje medarbetare bidrar till hur kommunen uppfattas. En central del i detta är att skapa en mer kommunikativ organisation, där fler engageras i att förmedla en samlad och positiv bild av Alvesta. Kommunikationsenheten stödjer verksamheterna genom rådgivning, utbildning och praktiskt stöd. Under året vidareutvecklas internwebben, och gemensamma mallar och underlag tas fram för att underlätta en tydlig och enhetlig kommunikation. Genom detta arbete byggs förtroende och stolthet, både internt och externt.

Samarbetet med olika externa aktörer är omfattande, och våra medarbetare är kommunens främsta ambassadörer. Insatserna fortsätter framöver med fokus på att ytterligare utveckla **näringslivsarbetet**, så att Alvesta även fortsättningsvis är en företagarvänlig och attraktiv plats att leva och verka i. Arbetet med att göra Alvesta till en företagarvänlig kommun sträcker sig långt utanför kommunledningsförvaltningen. God utbildning och barnomsorg, prisad kostverksamhet, tilltalande natur- och kulturupplevelser är sådant som binder invånare till just vår kommun och detta är avgörande för att näringslivet ska kunna fortsätta kompetensförsörja, skapa tillväxt och bidra till viktiga arbetstillfällen.

4. Nämndens inriktning, utvecklingsmål och särskilda uppdrag

4.1 Inriktning

Inriktning
Alvesta kommun ska vara en hållbar och trygg plats att leva, bo och verka i. Kommunen ska stå för tillgänglighet, gott bemötande och vara ledande i samhällsutvecklingen genom att involvera invånare och samhällets aktörer i kommunens utveckling. Alvesta ska ha det bästa näringslivsklimatet i regionen som skapar fler arbetstillfällen och näringslivsetableringar i den växande och attraktiva kommunen. För att ha en långsiktig ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet för framtida generationer, arbetar kommunkoncernen strategiskt genom att integrera redan pågående arbete i kärnverksamheten och utgå från de resurser som redan finns, ställa om och skapa förutsättningar för hållbarhet.

4.2 Utvecklingsmål med målindikatorer

4.2.1. Utvecklingsmål 1

❖ Kommunen ska växa hållbart med fokus på att minska klimatpåverkan och skapa cirkulära kretslopp

Motivering
Alvesta ska främja hållbar tillväxt genom att utveckla arbetsmarknaden, vilket leder till fler jobb och ökad sysselsättning. Utveckling av bostäder och lokaler ska göras med ett multifunktionellt angreppssätt för att effektivt använda byggnader. Alvesta har goda förutsättningar med tillgång till grön energi och närhet till transportmöjligheter för människor och gods. Kommunen, tillsammans med näringslivet och invånarna, arbetar mot att bli klimatneutral 2045.

Målindikatorer
- Utsläpp av växthusgaser, kommungeografiskt, ton CO2-ekvivalenter per invånare
- Företagens NKI-betyg för myndighetsutövningen i Alvesta kommun (SKR) (U07451)
- Företagens ekonomiska omsättning, tkr/inv (N45703)
- Fossiloberoende personbilar, andel av totalt antal bilar i det geografiska området, % (U00501)
- Elproduktion totalt inom det geografiska området, MWh (N45926)
- Andelen DIS-upphandlingar ska öka
- Slutanvändning av energi totalt inom det geografiska området, MWh/in (N45905)

4.2.2 Utvecklingsmål 2

❖ Tillgodose invånares behov av trygg välfärd med fokus på folkhälsa och livskvalitet.

Motivering
För att säkerställa invånarnas trygghet och välfärd måste kommunen arbeta för både fysisk och psykisk hälsa. Det handlar om att tryggt kunna erbjuda arbete, bostad och utbildning, samt att skapa 36 social omsorg och trygghet. Genom att arbeta för stärkt social sammanhållning och skapa mötesplatser bidrar Alvesta till gemenskap och delaktighet i samhället. En hållbar, hälsosam miljö och god livsmiljö, med goda kommunikationer och tillgång till natur, förbättrar livskvaliteten för alla invånare.

Målindikatorer

- Andel invånare med bra självskattat hälsotillstånd, U01405
- Andel invånare med gott psykiskt välbefinnande
- Andel invånare utan tillit till andra
- Ohälsotal bland Alvestas invånare kvinnor respektive män (N00957)
- Andel invånare med låg ekonomisk standard
- Andel av nyuthyrning som kommunen hyrt ut till personer som av särskilda ekonomiska och sociala behov.

4.2.3 Utvecklingsmål 3

❖ En kommun rustad för framtiden, och en organisation med hög omställningsförmåga

Motivering

För att möta framtidens utmaningar, såsom demografiska förändringar och krympande ekonomiska resurser, krävs utveckling och effektivisering av arbetssätt. Kommunens verksamheter måste säkerställa hög kvalitet i tjänsterna till samma kostnader som jämförbara kommuner. Effektivisering sker genom att utmana gamla processer och hitta nya, smarta lösningar. En annan viktig del är att aktivt främja digital utveckling och samverkan med andra kommuner och organisationer. Kommunen måste även ha beredskap och arbeta med civilt försvar.

Målindikatorer

- Ökad digital mognad, mätt med DiMiOS
- Antal verksamheter med kontinuitetsplanering
- Antal genomförda övningar och utbildningar i krisberedskap och civilt försvar

4.3 Särskilda uppdrag till kommunstyrelsen 2026

Alla särskilda uppdrag ska enligt budgetbeslutet uträttas inom befintlig budgetram.

Särskilda uppdrag kommunstyrelsen	Ansvar	Med stöd av
1. Kommunen ska, med bred förankring både internt och externt, skapa förutsättningar för en återbruksanläggning.	Utvecklingsavdelningen	Styrgrupp hållbar tillväxt Alvesta Renhållning Samhällsbyggnadsförvaltningen Alvesta Kommunföretag
2. Arbeta fram en ny vision och genomföra en översyn av styrmodellen.	KLF ledningsgrupp	Kvalitetsgruppen
3. Säkerställa beredskap för snabba och flexibla åtgärder vid större händelser och krig.	Utvecklingsavdelningen	KLF ledningsgrupp Koncernledningsgrupp
4. Implementera ett digitalt verksamhet- och ledningssystem.	Avdelningen för stöd och verksamhetsutveckling	IT-avdelningen KLF ledningsgrupp
5. Utreda och föreslå åtgärder för att frigöra tid och resurser genom nya arbetssätt.	Avdelningen för stöd och verksamhetsutveckling	IT-avdelningen KLF ledningsgrupp Förvaltningar

6. Förbättra bemanning och vakanshantering för högre kvalitet, lägre kostnad och färre antal timanställda.	HR-avdelningen	Koncernledningsgrupp
7. Säkerställa effektiva resultat i hela kommunkoncernen.	KLF ledningsgrupp	Ekonomiavdelningen
8. Ta fram ett hållbarhetsprogram som inkluderar Agendans 3 dimensioner.	Utvecklingsavdelningen	Styrgrupp hållbar tillväxt
9. Ta fram ett nytt näringslivsprogram som inkluderar hur samarbetet Skola-Näringsliv stärks.	Utvecklingsavdelningen	Styrgrupp hållbar tillväxt

1.1. Strategier

För att arbeta mot vår inriktning och samtliga tre utvecklingsmål arbetar vi inom kommunledningsförvaltningen efter metodik inom portföljstyrning för utvecklingsinitiativ. På ett till två års sikt kommer samtliga utvecklingsinitiativ i koncernen att hanteras på detta sätt. Detta innebär att alla projekt och initiativ som rör utveckling i koncernen samlas i en gemensam portfölj, som styrs, följs upp och prioriteras utifrån:

- Strategiska områden
- Effekt och nytta
- Resursåtgång och genomförbarhet

1.1.1 Prioriterade åtgärder mot måluppfyllelse

(Åtgärd med **fetstil** är särskilda uppdrag)

Område	Åtgärd 2026 mot måluppfyllelse	Målindikator
Utvecklingsmål 1: Kommunen ska växa hållbart med fokus på att minska klimatpåverkan och skapa cirkulära kretslopp	○ **Ta fram ett hållbarhetsprogram** ○ **Ta fram ett näringslivsprogram- med fokus på "En väg in"** ○ **Skapa förutsättningar för återbruksanläggning** ○ Ta fram en strategisk lokalförsörjningsplan och process ○ Ställa krav i upphandlingar för cirkulära flöden och klimatneutrala lösningar ○ Handlingsplan för EKP utarbetas	○ Utsläpp av växthusgaser, kommungeografiskt, ton CO2-ekvivalenter per invånare ○ Företagens NKI-betyg för myndighetsutövningen i Alvesta kommun (SKR) (U07451) ○ Företagens ekonomiska omsättning, tkr/inv (N45703) ○ Fossiloberoende personbilar, andel av totalt antal bilar i det geografiska området, % (U00501)

	○ Viable cities och klimatkontrakt som tvillingkommun till Växjö ○ DIS-upphandling ska inför val av upphandlingsförfarande beaktas och väljas om det bedöms fördelaktigt för affärsmässigheten och/eller kommunens beredskapsförmåga. ○ Arbeta med åtgärdsplanen för DiMiOS 2025-2027 och aktiviteter utifrån DiMiOS-mätning 2025.	○ Elproduktion totalt inom det geografiska området, MWh (N45926) ○ Andelen DIS-upphandlingar ska öka Slutanvändning av energi totalt inom det geografiska området, MWh/in (N45905)
Utvecklingsmål 2: Tillgodose invånares behov av trygg välfärd med fokus på folkhälsa och livskvalitet.	○ Projektet friskare ○ Projektet Alvestas väg till arbete ○ Kravställa, där det är möjligt, på sysselsättningskrav i upphandlingarna. ○ Stötta förvaltningarna och kommunledningsförvaltningens egna verksamheter i digitaliseringsresan.	○ Andel invånare med bra självskattat hälsotillstånd, U01405 ○ Andel invånare med gott psykiskt välbefinnande ○ Andel invånare utan tillit till andra ○ Ohälsotal bland Alvestas invånare kvinnor respektive män (N00957) ○ Andel invånare med låg ekonomisk standard ○ Andel av nyuthyrning som kommunen hyrt ut till personer som av särskilda ekonomiska och sociala behov.
Utvecklingsmål 3: En kommun rustad för framtiden, och en organisation med hög omställningsförmåga	○ **Utreda och föreslå åtgärder för att frigöra tid och resurser genom nya arbetssätt.** ○ **Säkerställa beredskap för snabba och flexibla åtgärder vid större händelser och krig-** ledningssystem ○ Traineeprogram för framtida chefer och ledare. ○ Intensifiera arbetet med kategoristyrning.	○ Ökad digital mognad, mätt med DiMiOS ○ Antal verksamheter med kontinuitetsplanering ○ Antal genomförda övningar och utbildningar i krisberedskap

	○ Fastställ och utveckla handlingsplan för följsamhet mot cybersäkerhetslagen. ○ Fastställ åtgärder för en ändamålsenlig och effektiv identitet och behörighetsstyrning . ○ Öva IT-incidenter och kontinuitetsplanering. ○ Fastställ handlingsplan för följsamhet mot lagen om motståndskraft hos kritiska verksamhetsutövare. ○ Arbeta med initiativ i handslaget för digitalisering i koncernen.	
Grunduppdrag	○ **Arbeta fram en ny vision och översyn av styrmodellen** ○ **Implementera ett digital verksamhet- och ledningssystem** ○ **Säkerställa effektiva resultat i hela kommunkoncernen** ○ Intern servicemätning avseende KLFs verksamhet. ○ Fortsätta arbetet med internwebben och skapa goda förutsättningar för förbättrad intern kommunikation	
Övriga nämnders utvecklingsmål	○ **Förbättra bemanning och vakanshantering** ○ Utveckla kompetensbaserad rekrytering	

5. Budgetförutsättningar 2026

I kommunfullmäktiges beslut (KF §103 2025) om Mål och budget tilldelades kommunstyrelsen 111,1 miljoner kronor. Det är en minskning om 0,1 miljoner kronor från föregående år. Budgetförändringarna är avsedda att täcka kostnader för löner och förändring av kapitalkostnader om 3,4 mnkr samt minska satsningarna på laddstolpar om 1,5 mnkr, minskningar på programkontor om 0,5 mnkr samt minska på övriga satsningar inom kommunstyrelsen.

5.1 Driftbudget

I tabellerna nedan presenteras driftbudget för Kommunstyrelsen. Större förändringar av budget mellan verksamhetsår 2025 och 2026 redovisas för respektive område i tabell 3.

Tabell 1. Driftbudget

mkr	Prognos 2025*	Budget 2025	Budget 2026
Intäkter	-91,2	-90,4	-90,5
Personalkostnader	70,8	73,1	78,4
Övriga kostnader	124,1	128,5	123,2
Summa	**103,7**	**111,2**	**111,1**

* Prognostiserat helårsutfall per 31 augusti 2025

Intäktsökning om 0,1 miljoner kronor mellan åren beror främst på ökad extern finansiering, koncerninterna mellanhavanden så som kontaktcenter och IT. Personalkostnader ökar med 5,3 miljoner kronor på grund av löneökningar, förstärkningar inom inköp, IT-nätverk, HR-projekt samt säkerhet & beredskap. Stora delar av dessa tjänster externfinansieras. Övriga kostnader minskar med 5,3 miljoner kronor främst på grund av minskade politiska prioriteringar samt neddragningar på övriga kostnader.

Tabell 2. Driftbudget per verksamhet

mkr	Prognos 2025*	Budget 2025	Budget 2026
Kommunledningsförvaltningen	64,2	71,0	72,9
Kommunstyrelsen	39,5	40,2	38,2
Summa	**103,7**	**111,2**	**111,1**

* Prognostiserat helårsutfall per 31 augusti 2025

Tabell 3. Verksamhetsförändringar, större förändringar av budget (jämfört med 2025 års budget)

mkr, ökad ram (+) minskad ram (-)	Budget 2026
Kommunledningsförvaltningen	
Löneökning	5,3
Laddstolpar	-1,5
Programkontor	-0,5
Arbetstidsförkortning	-0,5
Övrigt	-1,9
Kommunstyrelsen	
Generell besparing	-0,7
Lokaltrafiksatsning	-0,3
Summa	**-0,1**

Verksamhetsförändringarna är i paritet med kommunfullmäktiges beslut.

5.2 Investeringsbudget

Under 2026 beräknas investeringsvolymen uppgå till totalt 16,3 mnkr för Kommunstyrelsen. 4,0 mnkr avser investeringar i förvaltade fastigheter och 12,3 mnkr övriga investeringar som avser inventarier, IT-infrastruktur och digitaliseringsinitiativ.

Tabell 4. Investeringsbudget

mkr	Prognos 2025*	Budget 2025	Budget 2026
Inkomster			
Utgifter	15,5	16,3	16,3
Summa	**15,5**	**16,3**	**16,3**

* Prognostiserat helårsutfall per 31 augusti 2025

I tabellen nedan redovisas planerade och pågående investeringsprojekt under budgetperioden.

Tabell 5. Investeringsbudget per projekt

mkr	Prognos 2025*	Budget 2025	Budget 2026	Total utgift
Förvaltade fastigheter (ram)	4,0	4,0	4,0	4,0
Övriga investeringar (ram)	11,5	12,3	12,3	12,3
Summa	**15,5**	**16,3**	**16,3**	**16,3**

* Prognostiserat helårsutfall per 31 augusti 2025

5. Internkontrollplan

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att tillse att det finns en god intern kontroll. Omfattningen av intern kontroll ska bedömas utifrån risk och väsentlighet. Det finns i Alvesta riktlinjer för intern kontroll som syftar till att säkerställa att styrelser och nämnder upprätthåller en tillfredsställande intern kontroll, dvs att de ska med en rimlig grad av säkerhet säkerställa att följande mål uppnås:

- Ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet
- Tillförlitlig finansiell rapportering och information om verksamheten
- Efterlevnad av tillämpliga lagar, föreskrifter, riktlinjer, anvisningar mm
- Att möjliga risker identifieras, bedöms och förebyggs

Alvesta kommun

Datum: 2025-11-19

Dnr: KS-2025-0356

Kontrollmoment 1)	**Kontrollansvar** 2)	**Kontrollmetod** 3)	**Rapport till** 4)	**Riskbedömning** 5)
Följer kommunen upphandlade avtal?	Inköpschef	Stickprovskontroll i alla förvaltningar.	KS	9 (Sannolikhet 3 Konsekvens 3)
Kan kommunen hantera verkningarna av ett cyberangrepp riktat mot våra IT-system? • Rutiner för back-up, återläsning och övning • Finns kontinuitetsplaner kopplade till IT-stöd för den samhällsviktiga verksamheten? • Uppföljning av att externa leverantörer av system som stödjer samhällsviktig verksamhet lever upp till de säkerhetskrav som ställts på dem	IT-chef	Dokumentgranskning, intervjuer	KS	12 (Sannolikhet 3 Konsekvens 4)
Får medarbetare rätt lön enligt avtal?	HR-chef Ekonomichef	Stickprovskontroll	KS, ev. andra berörda nämnder	6 (Sannolikhet 3 Konsekvens 2)

1 Beskriv kontrollmomentet
2 Den som ansvarar för att kontrollmomentet ska avrapporteras till nämnd
3 Beskrivning av hur kontrollmomentet ska genomföras och till vilken frekvens, dvs vid vilket/vilka tillfällen ska kontrollmomentet utföras
4 Den politiska instans som ska godkänna uppföljningen
5 S*K dvs Sannolikhetstalet (högst värde 4) gånger Konsekvenstalet (högst värde 4) = Kvoten av de bägge. Alla tre talen redovisas för att kunna spåra tillbaka hur bedömningen gjordes.

§ 141

Dnr KS-2025-00356 1.4.1

Verksamhetsplan med internbudget 2026 för kommunstyrelsen

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott lämnar ärendet utan beredning.

Sammanfattning

Eftersom handlingar i ärendet inte är färdiga vid arbetsutskottets sammanträde föreslås arbetsutskottet lämna ärendet utan beredning till kommunstyrelsen.

§ 142

Dnr KS-2025-00437 3.5.1

Revidering av Alvesta kommuns riktlinjer för serveringstillstånd enligt alkohollagen

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige att anta revidering av riktlinjer för serveringstillstånd med ändringen att handläggningstiden för stadigvarande tillstånd ska vara maximalt fyra månader men att ansökan ska hanteras skyndsamt samt tillägget att handläggningstiden för tillfälliga tillstånd ska vara kortare, maximalt en månad.

Sammanfattning

Nämnden för arbete och lärande ansvarar för kommunens uppgifter enligt alkohollagen (2010:1622). Alvesta kommuns riktlinjer för serveringstillstånd enligt alkohollagen har inte har ändrats sedan de antogs år 2012 (KF § 188/2012). Det har därför funnits ett behov av ändringar i dem och ett reviderat förslag på riktlinjer har tagits fram av förvaltningen för arbete och lärande där följande ändringar är gjorda:

- Riktlinjen har blivit uppdaterad med alkoholliknande preparat som inte nämns i den tidigare versionen.
- Information om e-tjänster finns nu med i riktlinjen.
- Alla tillstånd tar ungefär lika lång tid. I föregående version gjordes det skillnad för olika typer av tillstånd.
- Tydliggjort delen kring kunskapsprov utifrån organisationsförändringar som Växjö kommun gjort
- Tagit bort del om informations/dialog-träffar då det inte är någonting som Alvesta kommun längre gör.
- Tydliggjort del kring tillfälliga tillstånd och definierat innebörden av period när det kommer tillfälliga tillstånd.
- Tydliggjort del kring ordning och nykterhet, uteserveringar och villkor vid meddelande av serveringstillstånd.

Nämnden för arbete och lärande beslutade den 22 oktober 2025, § 91, att föreslå kommunfullmäktige att anta reviderade riktlinjer för serveringstillstånd, med ändringen att handläggningstiden för stadigvarande tillstånd ska vara maximalt fyra månader men ansökan ska hanteras skyndsamt samt tillägget att handläggningstiden för tillfälliga tillstånd ska vara kortare, maximalt en månad.

Frågan har ställts till Växjö kommun, som enligt uppdrag handlägger ärenden om serveringstillstånd för Alvesta kommuns räkning, gällande eventuella konsekvenser som förslaget om kortare handläggningstid ger. Växjö svarar bland annat att om Alvesta kommun skulle välja att inkludera en skrivning om handläggningstid för tillfälliga serveringstillstånd eller handläggningstider i allmänhet skulle det i stor utsträckning påverka kommunens möjlighet att på ett fullgott sätt utreda ansökningarna utifrån de lagkrav som finns. Handläggningstiden regleras redan i

alkoholförordningen (2010:1636) enligt vilken kommunen ska fatta beslut i ärenden om serveringstillstånd inom fyra månader från det att en fullständig ansökan har kommit in. Handläggningstiderna kan också variera stort från fall till fall och påverkas av faktorer som kommunen inte kan styra över.

Barnkonsekvensanalys

Revideringen av riktlinjerna för serveringstillstånd syftar till att förtydliga kommunens bedömningar enligt alkohollagen. För barn och unga innebär riktlinjerna ett skydd genom att särskild hänsyn ska tas till närhet till skolor, fritidsgårdar och andra miljöer där barn vistas. Riktlinjerna betonar även restriktivitet vid evenemang som riktar sig till ungdomar, vilket minskar risken för exponering av alkohol. Sammantaget bedöms riktlinjen bidra positivt till barnets bästa i enlighet med barnkonventionen.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-04

Bilaga – Svar från Växjö kommun gällande konsekvenser av kortade handläggningstider för serveringstillstånd, 2025-11-03

Förslag på revidering av Riktlinjer för serveringstillstånd enligt alkohollagen

Nämnden för arbete och lärandes beslut § 91, 2025-10-22

Förvaltningen för arbete och lärandes tjänsteskrivelse, 2025-09-11

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Peggy Hall
Kommunsekreterare

Datum
2025-11-04

Referens
KS 2025-00437 3.5.1

Revidering av Alvesta kommuns riktlinjer för serveringstillstånd

Förslag till beslut

Sammanfattning

Nämnden för arbete och lärande ansvarar för kommunens uppgifter enligt alkohollagen (2010:1622). Alvesta kommuns riktlinjer för serveringstillstånd enligt alkohollagen har inte har ändrats sedan de antogs år 2012 (KF § 188/2012). Det har därför funnits ett behov av ändringar i dem och ett reviderat förslag på riktlinjer har tagits fram av förvaltningen för arbete och lärande där följande ändringar är gjorda:

- Riktlinjen har blivit uppdaterad med alkoholliknande preparat som inte nämns i den tidigare versionen.
- Information om e-tjänster finns nu med i riktlinjen.
- Alla tillstånd tar ungefär lika lång tid. I föregående version gjordes det skillnad för olika typer av tillstånd.
- Tydliggjort delen kring kunskapsprov utifrån organisationsförändringar som Växjö kommun gjort
- Tagit bort del om informations/dialog-träffar då det inte är någonting som Alvesta kommun längre gör.
- Tydliggjort del kring tillfälliga tillstånd och definierat innebörden av period när det kommer tillfälliga tillstånd.
- Tydliggjort del kring ordning och nykterhet, uteserveringar och villkor vid meddelande av serveringstillstånd.

Nämnden för arbete och lärande beslutade den 22 oktober 2025, § 91, att föreslå kommunfullmäktige att anta reviderade riktlinjer för serveringstillstånd, med ändringen att handläggningstiden för stadigvarande tillstånd ska vara maximalt fyra månader men ansökan ska hanteras skyndsamt samt tillägget att handläggningstiden för tillfälliga tillstånd ska vara kortare, maximalt en månad.

Frågan har ställts till Växjö kommun, som enligt uppdrag handlägger ärenden om serveringstillstånd för Alvesta kommuns räkning, gällande eventuella konsekvenser som förslaget om kortare handläggningstid ger. Växjö svarar bland annat att om Alvesta kommun skulle välja att inkludera en skrivning om handläggningstid för tillfälliga serveringstillstånd eller handläggningstider i allmänhet skulle det i stor utsträckning påverka kommunens möjlighet att på ett fullgott sätt utreda ansökningarna utifrån de lagkrav som finns. Handläggningstiden regleras redan i alkoholförordningen (2010:1636) enligt vilken kommunen ska fatta beslut i ärenden om serveringstillstånd inom fyra månader från det att en fullständig ansökan har

kommit in. Handläggningstiderna kan också variera stort från fall till fall och påverkas av faktorer som kommunen inte kan styra över.

Barnkonsekvensanalys

Revideringen av riktlinjerna för serveringstillstånd syftar till att förtydliga kommunens bedömningar enligt alkohollagen. För barn och unga innebär riktlinjerna ett skydd genom att särskild hänsyn ska tas till närhet till skolor, fritidsgårdar och andra miljöer där barn vistas. Riktlinjerna betonar även restriktivitet vid evenemang som riktar sig till ungdomar, vilket minskar risken för exponering av alkohol. Sammantaget bedöms riktlinjen bidra positivt till barnets bästa i enlighet med barnkonventionen.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-04

Bilaga – Svar från Växjö kommun gällande konsekvenser av kortade handläggningstider för serveringstillstånd, 2025-11-03

Förslag på revidering av Riktlinjer för serveringstillstånd enligt alkohollagen

Nämnden för arbete och lärandes beslut § 91, 2025-10-22

Förvaltningen för arbete och lärandes tjänsteskrivelse, 2025-09-11

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Peggy Hall
Kommunsekreterare

Beslutet skickas till

Nämnden för arbete och lärande

Bilaga – Svar från Växjö kommun gällande konsekvenser av kortade handläggningstider för serveringstillstånd

Enligt alkoholförordningen 2010:1636 ska kommunen fatta beslut i serveringstillstånd inom 4 månader från det att en fullständig ansökan har kommit in till kommunen. Handläggningstiden för alkoholärende regleras som följd redan genom lagen.

Alla alkoholärende hanteras ifrån handläggarnas sida skyndsamt för att tillgodo se den sökandes önskemål.

Om Alvesta kommun skulle välja att inkludera en skrivning om handläggningstid för tillfälliga serveringstillstånd eller handläggningstider i allmänhet skulle det i stor utsträckning påverka kommunens möjlighet att på ett fullgott sätt utreda ansökningarna utifrån de lagkrav som finns.

Såhär ser handläggningen ut för tillfälliga serveringstillstånd:

1. En ansökan inkommer till kommunen
    - Denna ansökan är i 9 av 10 fall inte komplett och kräver komplettering
2. Verksamheten får **2 veckor** på sig att komplettera ärendet
3. Komplettering inkommer, det händer att kompletteringen är bristfällig och verksamheten måste inkomma med ytterligare handlingar.
4. Remiss kan skickas till myndigheter för prövning av lämplighet. Remisstiden är **2 veckor**, Räddningstjänsten begär ibland förlängd tid för att pröva brandskydd
5. Remiss inkommer och granskas. Verksamheten och dess huvudmän bedöms vara lämpliga eller olämpliga.
6. Verksamheten genomför kunskapsprov. 7 av 10 klarar inte provet vid första försöket och måste därför studera ytterligare och boka ny tid.
7. Beslut fattas i ärendet

Som ni kan se av ovan exempel är det faktorer, exempelvis verksamhetens egen svarstid och svarstid för remiss, som påverkar kommunens handläggningstid det vill säga faktorer som kommunen inte själv kan påverka. Om riktlinjerna inkluderar en skrivning om handläggningstider skulle det kunna innebär att den sökande får avslag i sin ansökan då kommunen inte har tillräckliga uppgifter för att kunna fatta ett beslut om beviljande.

I nuläget upplever vi att den nuvarande handläggningen fungerar bra. Vi har aldrig hamnat i situationen att en verksamhet sökt ett tillstånd och inte kunnat få det på grund av lång handläggningstid. Vi har inte heller mottagit några klagomål gällande handläggningstiden från Alvesta kommun eller från verksamheten.

Nuvarande handläggningstid är som följer:

2–3 månader för tillfälligt serveringstillstånd (vid ansökningar av kända krögare går handläggningen ofta snabbare)

Ca 4 månader för stadigvarande serveringstillstånd (denna handläggning är mer omfattande då en mer djupgående ekonomisk prövning och prövning av de allmänna förhållandena)

Generellt kan det vara bra att inte inkludera handläggningstider i riktlinjerna eftersom detta kan variera så mycket från fall till fall och som nämnt påverkas av faktorer som kommunen inte kan styra över.

§ 91

Dnr NAL-2025-00171

Revidering av riktlinje för serveringstillstånd

Beslut

Nämnden för arbete och lärande beslutar att föreslå kommunfullmäktige att anta revidering av Riktlinje för serveringstillstånd samt följande ändringar och tillägg:

- Handläggningstiden för stadigvarande tillstånd ska vara maximalt 4 månader, men ansökan ska hanteras skyndsamt.
- Handläggningstiden för tillfälliga tillstånd ska vara kortare, maximalt 1 månad.

Reservation

Claudia Crowley Sörensson (M) och Åza Brennander (M) reserverar sig mot beslutet.

Sammanfattning

I Nämnden för arbete och lärandes reglemente finner man att nämnden ansvarar för kommunens uppgifter enligt alkohollagen (2010:1622). I och med detta ansvarar nämnden för att se till att taxor och avgifter kopplat till serveringstillstånd och alkohollagen tillämpas och är uppdaterade.

Riktlinje för serveringstillstånd beslutade kommunfullmäktige om 12 december 2012, § 188. Alkohollagen har inte förändrats under denna tid dock så var riktlinjen i behov av att bli uppdaterad.

Följande förändringar är gjorda:

- Riktlinjen har blivit uppdaterad med alkoholliknande preparat. Detta nämndes ej i den tidigare versionen.

- Information om e-tjänster finns nu med i riktlinjen.

- Alla tillstånd tar ungefär lika lång tid. I föregående version gjordes det skillnad för olika typer av tillstånd.

- Tydliggjort delen kring kunskapsprov utifrån organisationsförändringar som Växjö kommun gjort.

- Tagit bort del om informations/dialog-träffar då det inte är någonting som Alvesta kommun längre gör.

- Tydliggjort del kring tillfälliga tillstånd och definierat innebörden av period när det kommer tillfälliga tillstånd.

Tydliggjort del kring ordning och nykterhet, uteserveringar och villkor vid meddelande av serveringstillstånd.

Yrkanden

Lavinia Strömberg (S) yrkar på att ändra så att handläggningstiden för stadigvarande tillstånd är maximalt fyra månader, men att ansökan ska hanteras skyndsamt.

Lavinia Strömberg (S) yrkar på ett tillägg om att tillfälliga serveringstillstånd ska ha en handläggningstid som är avsevärt kortare, maximalt 1 månad.

Claudia Crowley Sörensson (M) yrkar på att riktlinjerna för serveringstider ändras så att:

- Att den ordinarie serveringstiden för stadigvarande tillstånd till allmänheten och slutna sällskap fastställs till kl. 11.00–02.00.
- Att förlängd serveringstid till 03.00 kan medges efter individuell prövning vid särskilda tillfällen, förutsatt att krav på ordning, nykterhet och hänsyn till närboende är uppfyllda.

Claudia Crowley Sörensson (M) yrkar på ett tillägg om att avtalet som ingåtts med Växjö kommun för serveringstillstånd enligt alkohollagen ses över i syfte att kompletteras med en tydlig servicegaranti, där det anges att:

Vid komplett ansökan om serveringstillstånd ska handläggningstiden normalt inte överstiga 30 dagar. Om denna tidsram överskrids utan särskilda skäl ska sökanden informeras skriftligen och ges besked om ny handläggningstid.

Syftet är att stärka kommunens service till företag och föreningar, öka förutsägbarheten i tillståndsprocessen och bidra till ett mer företagsvänligt Alvesta.

Åza Brennander (M) yrkar bifall till Claudia Crowley Sörenssons (M) tilläggs- och ändringsyrkanden.

Linnéa Naess (V), Yvonne Erlandsson (SD), Christina Franzén (S), Ian Alberfeldt (S), Ayni Ali (S), Carin Andersson (S) och Lars Eriksson (SD) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag till beslut med Lavinia Strömbergs (S) tilläggs- och ändringsyrkande.

Linnéa Naess (V), Christina Franzén (S), Ian Alberfeldt (S) och Carin Andersson (S) yrkar avslag på Claudia Crowley Sörenssons (M) tilläggs- och ändringsyrkanden.

Beslutsgång

Ordförande finner att det finns två förslag till beslut och ställer dessa mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt arbetsutskottets förslag till beslut tillsammans med Lavinia Strömbergs (S) tilläggs- och ändringsyrkande.

Votering

Ordförande instruerar nämnden för arbete och lärande att en ja-röst innebär en röst på arbetsutskottets förslag till beslut tillsammans med Lavinia Strömbergs (S) tilläggs- och ändringsyrkande och en nej-röst innebär en röst på arbetsutskottets förslag till beslut tillsammans med Claudia Crowley Sörenssons (M) tilläggs- och ändringsyrkande.

Ledamot	Ja	Nej
Lavinia Strömberg (S)	X	
Carin Andersson (S)	X	

Christina Franzén (S)	X	
Ian Alberfeldt (S)	X	
Rebecca Borg Söderkvist (S)	X	
Ayni Ali (s)	X	
Linnéa Naess (V)	X	
Claudia Crowley Sörensson (M)		X
Åza Brennander (M)		X
Tim Kamfjord Karlsson (L)		X
Ulv Börjesson Grotmaak (AA)	X	
Lars Eriksson (SD)	X	
Yvonne Erlandsson (SD)	X	
Totalt	**10**	**3**

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag 2025-10-08, § 51, Revidering av riktlinje för serveringstillstånd
Förslag på revidering av Riktlinje för serveringstillstånd, daterad 29 september 2025
Tjänsteskrivelse – Revidering av riktlinje för serveringstillstånd, daterad 11 september 2025.

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Alvesta kommun
Förvaltningen för arbete och lärande
Alvesta Kommun
Jonna Andersson
Nämndsekreterare
0736130590
jonna.andersson@alvesta.se

Datum
2025-09-11

Referens
NAL NAL-2025-00171

Revidering av riktlinje för serveringstillstånd

Förslag till beslut

Nämnden för arbete och lärande beslutar att föreslå kommunfullmäktige att anta revidering av Riktlinje för serveringstillstånd.

Sammanfattning

I Nämnden för arbete och lärandes reglemente finner man att nämnden ansvarar för kommunens uppgifter enligt alkohollagen (2010:1622). I och med detta ansvarar nämnden för att se till att taxor och avgifter kopplat till serveringstillstånd och alkohollagen tillämpas och är uppdaterade.

Riktlinje för serveringstillstånd beslutade kommunfullmäktige om 12 december 2012, § 188. Alkohollagen har inte förändrats under denna tid dock så var riktlinjen i behov av att bli uppdaterad.

Följande förändringar är gjorda:

- Riktlinjen har blivit uppdaterad med alkoholliknande preparat. Detta nämndes ej i den tidigare versionen.
- Information om e-tjänster finns nu med i riktlinjen.
- Alla tillstånd tar ungefär lika lång tid. I föregående version gjordes det skillnad för olika typer av tillstånd.
- Tydliggjort delen kring kunskapsprov utifrån organisationsförändringar som Växjö kommun gjort.
- Tagit bort del om informations/dialog-träffar då det inte är någonting som Alvesta kommun längre gör.
- Tydliggjort del kring tillfälliga tillstånd och definierat innebörden av period när det kommer tillfälliga tillstånd.
- Tydliggjort del kring ordning och nykterhet, uteserveringar och villkor vid meddelande av serveringstillstånd.

Konsekvensanalys

Revideringen av riktlinjerna för serveringstillstånd syftar till att förtydliga kommunens bedömningar enligt alkohollagen. För barn och unga innebär riktlinjerna ett skydd genom att särskild hänsyn ska tas till närhet till skolor, fritidsgårdar och andra miljöer där barn vistas. Riktlinjerna betonar även restriktivitet vid evenemang som riktar sig till ungdomar, vilket minskar risken för exponering av alkohol. Sammantaget bedöms riktlinjen bidra positivt till barnets bästa i enlighet med barnkonventionen.

Beslutsunderlag

Förslag på revidering av Riktlinje för serveringstillstånd, daterad 29 september 2025

Ulrika Boström
Förvaltningschef

Jonna Andersson
Nämndsekreterare

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Alvesta kommun

Alvesta kommun

Riktlinjer för serveringstillstånd

PROGRAM PLAN POLICY RIKTLINJE

Beslutat av:	Kommunfullmäktige, § 188/2012
Beslutsdatum:	2012-12-12.
Gäller från och med:	2012-12-12
Giltighetstid:	Tills vidare
Dokumentet gäller för:	Alvesta kommun
Ansvarig för uppföljning:	Nämnden för arbete och lärande
Reviderad:	2025-XX-XX
Diarienummer:	2012-00442

Alvesta kommun

Datum: 2012-12-12

Dnr: 2012-00442

Riktlinje

Alvesta kommuns styrdokument

Våra styrdokument kan vara av två huvudtyper, aktiverande och normerande. Aktiverande dokument syftar till förändring och utveckling och anger på så sätt hur vi ska agera för att nå ett visst resultat. Normerande dokument reglerar befintlig verksamhet och talar om hur vi ska förhålla oss till en given situation.

Aktiverande

Aktiverande dokument syftar till förändring och utveckling. De förklarar vad vi vill åstadkomma och utformningen av uppdraget.

Program – Anger långsiktiga ambitioner och viljeinriktningar.

Plan – Anger konkreta åtgärder, tidsramar och ansvar.

Normerande

Normerande dokument berör hur vi utför befintlig verksamhet, till skillnad från aktiverande vars uppgift är att bryta nya vägar.

Policy – Anger kommunens principer eller inriktning i en viss fråga.

Riktlinje – Anger absoluta gränser och ska-krav.

UTKAST

Innehållsförteckning

Innehåll

Aktiverande 1

Normerande 1

Innehållsförteckning 2

1 Inledning 3

1.1 Syfte 3

2 När behövs ett serveringstillstånd? 4

3 Ansökan och handläggning 4

3.1 Handläggningstid 4

3.2 Kommunens informationsskyldighet 5

3.3 Kunskapsprov 5

3.4 Remissyttranden 5

3.5 Olägenheter på grund av serveringsställets belägenhet eller andra skäl 6

4 Kommunens tillsynsverksamhet 7

5 Avgifter 8

6 Riktlinjer vid servering 8

6.1 Serveringstider 8

6.2 Ordning och nykterhet 9

6.3 Uteserveringar 9

6.4 Gemensamt serveringsutrymme 10

7 Villkor vid meddelande av serveringstillstånd 10

8 Tillfälliga serveringstillstånd 11

8.1 Tillfälligt tillstånd till allmänheten 11

8.2 Tillfälliga tillstånd till slutna sällskap 11

UTKAST

1 Inledning

I alkohollagen (2010:1622) står lagstiftat att det i kommunerna ska finnas tydliga riktlinjer för ärendehandläggning enligt lagen. Riktlinjerna ska redovisa vad som gäller enligt alkohollagen, alkoholförordningen och anslutande föreskrifter. Det ska även framgå hur kommunen tar hänsyn till olika förhållanden som kan finnas på lokal nivå vid prövning av ansökningar om serveringstillstånd och utövar tillsyn.

Alvesta kommuns riktlinjer speglar kommunens nuvarande uppfattning och ambitionsnivå. Riktlinjerna ska därför revideras regelbundet, förslagsvis året efter valår.

I Alvesta kommun ansvarar Nämnden för arbete och lärande på uppdrag av kommunfullmäktige för tillämpningen av alkohollagen när det gäller handläggning och tillsyn. Från och med 1 mars 2014 har delar av Kronobergs län en gemensam organisation som sköter handläggningen av serveringstillstånd och tillsyn enligt alkohollagen. Detta sker på Växjö kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen.

Nämnden för arbete och lärande ska anta en tillsynsplan som mer konkret redogör för kommunens planerade tillsynsarbete. Denna plan tar Växjö kommun fram och presenterar för nämnden för arbete och lärande som i sin tur är beslutsfattande.

På Alvesta kommuns hemsida, www.alvesta.se, finns både information om serveringstillstånd i allmänhet och det finns en länk till Växjö kommuns hemsida där e-tjänster för ansökan finns.

1.1 Syfte

Riktlinjerna summerar det som gäller enligt alkohollagen och tar viss hänsyn till lokala förhållanden. Genom de kommunala riktlinjerna för serveringstillstånd är syftet att skapa:

- Lika behandling inför hantering av ansökningar av serveringstillstånd
- Förutsebarhet om en etablering som planeras kan ges tillstånd
- Bästa förutsättningar för en så rättssäker och snabb handläggning som möjligt
- Tydlighet över vad som förväntas av den som har ett serveringstillstånd eller söker tillstånd för alkoholservering.
- Likvärdig, effektiv och samordnad tillsyn.

UTKAST

2 När behövs ett serveringstillstånd?

För servering av spritdrycker, vin, starköl, andra jästa alkoholdrycker och alkoholdryckslikna preparat krävs tillstånd av den kommun där serveringsstället är beläget (serveringstillstånd).[1] Den svenska alkohollagstiftningen är en social skyddslagstiftning. Social hänsyn ska därför ha företräde framför företagsekonomiska eller näringspolitiska. Servering av spritdrycker, vin, starköl och andra jästa alkoholdrycker får endast ske om tillstånd har meddelats av kommunen. Med detta menas försäljning av alkohol mot ersättning. Som ersättning räknas också de fall då alkoholdryck ingår i annan avgift, till exempel en entréavgift. Ett serveringstillstånd innebär således en rätt för tillståndshavaren att mot betalning servera sina gäster de alkoholdrycker som tillståndet omfattar.

Det finns några undantag då serveringstillstånd inte behövs. Det krävs inte serveringstillstånd om samtliga tre punkter är uppfyllda:

- Avser att vid ett enstaka tillfälle för i förväg bestämda personer serveras alkohol
- Sker utan vinstintresse och utan annan kostnad för deltagarna än kostnaden för inköp av dryckerna
- Det äger rum i lokaler där det inte bedrivs yrkesmässig försäljning av alkohol- eller lättdrycker.

3 Ansökan och handläggning

Kommunen ska fatta beslut i ett ärende om serveringstillstånd inom fyra månader från det att en fullständig ansökan har kommit in till kommunen. Om det är nödvändigt på grund av utredningen av ärendet får handläggningstiden förlängas med högst fyra månader.

Sökanden ska informeras om skälen för att handläggningstiden förlängs innan den ursprungliga tidsfristen har gått ut.2

3.1 Handläggningstid

Ansökan görs genom e-tjänst på Växjö kommuns hemsida. Handläggningstiden påbörjas när samtliga för tillståndets erforderliga handlingar inkommit från sökanden. I ansökningsärenden är det sökanden som har bevisbörda, det innebär att sökanden på begäran av kommunen ska inkomma med de handlingar som behövs för prövningen. Ansökan utreds av alkoholhandläggaren som lämnar ett motiverat förslag till beslut. Handläggningstiden beräknas till fyra månader, ambitionen är att

[1] 8 kap. 1 § alkohollag 2010:1622

[2] Alkoholförordning § 5 2010:1636

UTKAST

handlägga en ansökan skyndsamt.

3.2 Kommunens informationsskyldighet

Kommunen är skyldig att informera om vad som gäller enligt alkohollagen och anslutande föreskrifter.[3] I Alvesta kommun strävas det efter att tillhandahålla uppdaterad information om alkohollagen och vad som gäller vid ansökning av de olika serveringstillstånden på Alvesta kommuns hemsida.

3.3 Kunskapsprov

Att servera alkohol är en socialt ansvarsfull uppgift. Det är därför nödvändigt att den som anförtros uppgiften, förutom annan lämplighet, har en god kunskap om det regelverk som omgärdar alkoholserveringen. Sökanden ska därför genomgå ett kunskapsprov för att visa god kännedom om alkohollagens bestämmelser.[4] Kommunen administrerar prövning av den sökandes kunskaper i alkohollagstiftningen genom att använda prov framtagna av Folkhälsomyndigheten. Alla serveringstillstånd kräver godkänt resultat i kunskapsprovet. Det finns vissa undantag, till exempel om den som söker redan har ett tillstånd som minst motsvarar den aktuella ansökan eller om tillståndet gäller vid ett enstaka tillfälle, exempelvis ett bröllop. För godkänt resultat krävs att sökanden uppnår minst 75% rätta svar inom varje delområde som ingår i provet.

Alvesta kommun tillämpar följande riktlinjer gällande kunskapsprovet:

- Sökanden ges möjlighet till två omprov inom ramen för en tillståndsansökan. Om inte godkänt resultat uppnås på tredje försöket avslås ansökan. Därefter kan ny ansökan lämnas in och en ny ansökningsavgift debiteras.

- Om sökanden är ett företag eller förening är det två personer med betydande inflytande i serveringsverksamheten som ska avlägga godkänt resultat på kunskapsprovet. Det är kommunen som bedömer vilka personer som har betydande inflytande. I företag eller föreningar med två eller färre styrelseledamöter så kan det räcka med att en person klarar kunskapstestet.

- Resultatet från kunskapsprovet delges senast två arbetsdagar efter avlagt prov.

- Tolk kan anlitas vid behov.

3.4 Remissyttranden

En ansökan om stadigvarande serveringstillstånd får inte bifallas utan att polismyndighetens yttrande har inhämtats. Detsamma gäller, om det inte rör sig om arrangemang av endast obetydlig omfattning, tillfälligt serveringstillstånd för servering till allmänheten. Polismyndigheten

[3] 8 kap. 9 § Alkohollag 2010:1622
[4] 8 kap. 12 § Alkohollag 2010:1622

UTKAST

ska i sitt yttrande redovisa samtliga omständigheter som ligger till grund för myndighetens bedömning i det enskilda fallet och särskilt yttra sig om sökandens allmänna lämplighet för verksamheten.[5]

Lokaler som används för servering till allmänheten eller för servering till slutna sällskap av den som har stadigvarande serveringstillstånd ska vara lämpliga från brandsäkerhetssynpunkt.[6]

Alvesta kommun tillämpar följande riktlinjer gällande remissyttranden:

- Polismyndigheten ska yttra sig om sökandens allmänna lämplighet för verksamheten samt om alkoholpolitiska olägenheter kan tänkas uppstå ur ordnings- och trafiksäkerhetssynpunkt.
- Räddningstjänsten yttrar sig om lokalens lämplighet ur brandsäkerhetssynpunkt.
- Förvaltningen som ansvarar för samhällsplanering kan yttra sig över kökets kapacitet och om risk för störning finns hos närboende.
- Den ekonomiska prövningen är ett viktigt inslag i kommunens granskning av ansökningar om stadigvarande serveringstillstånd. Remissyttranden begärs in av Skatteverket och Kronofogdemyndigheten. Kravet är att den sökande ska ha fullgjort sina skyldigheter mot det allmänna/enskilda, ekonomisk misskötsamhet är skäl för avslag. Det är viktigt att alla företag kan konkurrera på samma villkor och ekonomisk lämplighet är av stor vikt i bedömningen. Alkohollagen är en skyddslagstiftning som finns för att begränsa alkoholens skadeverkningar, därför är en utgångspunkt i tillämpningen av lagen att skyddet för människors hälsa går före företagsekonomiska eller näringspolitiska hänsyn.
- Remisser till andra kommuner kan också sändas om sökanden är eller tidigare har haft serveringstillstånd för att höra om verksamheten skötts i enlighet med lagstiftningen.

3.5 Olägenheter på grund av serveringsställets belägenhet eller andra skäl

Vid en ansökan om serveringstillstånd, etablering eller förändring av ett serveringsställe exempelvis genom utökad serveringstid eller ändrad verksamhetsinriktning, bedöms risken för om olägenheter kan uppstå. Vid tillståndsprövning utgår bedömningen från inskickade ansökningshandlingar, yttranden från remissinstanser samt den kunskap som tillståndsmyndigheten har förvärvat om det aktuella området, sökanden och/eller serveringsstället.

Alvesta kommun tillämpar följande riktlinjer gällande olägenheter på grund av serveringsställets belägenhet eller andra skäl:

[5] 8 kap. 11 § alkohollag 2010:1622

[6] 8 kap. 16 § alkohollag 2010:1622

UTKAST

- Samtliga remissinstansers yttranden väger tungt vid handläggningen av ärendet. Vid bedömning av eventuella olägenheter tas följande aspekter i beaktande:
- Eventuella störningar för omgivningen som kan uppkomma
- Restaurangtäthet
- Restaurangens inriktning, till exempel en renodlad restaurang för matservering, restaurang med nöjesverksamhet eller restaurang som vänder sig främst till ungdomar.
- Kända geografiska problemområden.
- Närhet till skola, fritidsgård eller liknande områden där barn och ungdomar vistas.
- Närheten till idrottsanläggningar.
- Närheten till trafikleder.

4 Kommunens tillsynsverksamhet

UTKAST

Kommunen och polismyndigheten har tillsyn över efterlevnaden av de bestämmelser som gäller för servering av alkoholdrycker. Kommunen och polismyndigheten har också tillsyn över detaljhandeln med folköl. Kommunen ska upprätta en tillsynsplan som ska ges in till länsstyrelsen.[7]

Nedan följer huvuddragen för olika sätt att arbeta med tillsyn. En mer detaljerad beskrivning finns i den tillsynsplan som kommunen har upprättat, den beskriver kommunens planerade tillsynsarbete.

Förebyggande tillsyn är kommunens arbete med information och utbildning, exempelvis utbildningar i Ansvarsfull alkoholservering och informations- och nätverksmöten mellan myndigheter och branschen. Information via kommunens hemsida blir allt viktigare, därför har Alvesta kommun höga ambitioner när det gäller information via hemsidan. Där ska även alla e-tjänster som kan behövas vid en ansökan finnas lättillgängliga.

Inre tillsyn innebär att kommunen arbetar med att granska om den som har serveringstillstånd fortfarande uppfyller alkohollagens krav på personlig och ekonomisk lämplighet. Granskningen sker ofta med hjälp av andra myndigheter som Polismyndigheten, Skatteverket och Kronofogden. Den inre tillsynen är administrativ och sker med stöd av remisser och underrättelser mellan myndigheterna. Till den inre tillsynen räknas också en fortlöpande bevakning av serveringsställenas marknadsföring i annonser och dylikt, detta görs av konsumentverket.

Yttre tillsyn är då kommunen besöker serveringsstället under pågående verksamhet, för att kontrollera att verksamheten bedrivs i enlighet med lagen och i enlighet med tillståndsbeviset. Tillsyn kan även ske genom så kallad samordnad tillsyn, att kommunen tillsammans med myndigheter som Polisen, Skatteverket och Räddningstjänsten gör en gemensam tillsyn på serveringsstället. En genomförd tillsyn ska dokumenteras och avslutas. De uppgifter som har framkommit med anledning av tillsynen ska kommuniceras med tillståndshavaren.

[7] *9* kap. 2 § alkohollagen (2010:1622)

Kommunens sanktionsmöjligheter

Både inre och yttre tillsyn kan leda till att en utredning inleds och att förnyade remisser skickas till de berörda myndigheterna. Det kan också leda till förslag om sanktionsåtgärder. Om en utredning inleds ska kommunen avsluta ärendet med ett beslut. Om innehavaren av ett serveringstillstånd inte uppfyller de förutsättningar som gällde vid tillståndets meddelande eller inte följer de bestämmelser som gäller för servering får kommunen tillgripa sanktionsmöjligheter. De sanktionsmedel som står till buds är erinran, varning eller återkallelse. I regel tillgrips erinran först, följt av varning och vid upprepade fall eller grova överträdelser återkallelse. Vid mindre allvarliga förseelser sker i regel rättelse i samförstånd mellan kommunen och tillståndshavaren. I Alvesta kommun strävar vi efter att i dialog lösa uppkomna problem.

5 Avgifter

Kommunen får ta ut avgift för prövningen enligt de grunder som beslutas av kommunfullmäktige. Kommunen får även ta ut avgift för tillsyn enligt 9 kap. alkohollagen av den som har serveringstillstånd och av den som bedriver anmälningspliktig detaljhandel med eller servering av folköl. Regeringen får meddela föreskrifter om den tid inom vilken kommunen ska fatta beslut om serveringstillstånd.[8]

Tillsynsavgiften och avgifter för ansökan ska täcka kommunens kostnader i samband med ansökan, arrangerandet av kunskapsprovet och utgifter i samband med tillsynsbesök. Aktuella avgifter går att finna på kommunens hemsida.

6 Riktlinjer vid servering

6.1 Serveringstider

Reglerna om serveringstider för spritdrycker, vin, starköl, alkoholliknande preparat och andra jästa alkoholdrycker utgör en väsentlig del av alkohollagstiftningen. Lagstiftaren har som huvudregel angivit kl. 11.00 för serveringens början och kl. 01.00 för serveringens avslutande. Kommunen har rätt att ge tillstånd till utsträckt serveringstid. Utsträckt serveringstid är således undantag från detta och ska därför prövas i varje enskilt fall. Enbart ekonomiska skäl, till exempel en hänvisning till att en konkurrerande eller närliggande restaurang har utsträckt serveringstid är därför inte en tillräcklig grund för bifall till en ansökan om utsträckning av serveringstiden utöver normaltiden.

Vid prövningen av serveringstid ska risken för alkoholpolitiska olägenheter beaktas. För att kunna göra en fullgod bedömning av om det föreligger risk för olägenheter i fråga om ordning och nykterhet eller om det innebär särskild risk för människors hälsa förs en dialog med bland annat Polismyndigheten och förvaltningen som ansvarar för samhällsplanering.

[8] 8 kap. 10 § alkohollagen 2010:1622

UTKAST

Alvesta kommun tillämpar följande riktlinjer gällande serveringstid:

– Vid prövning av serveringstider utöver den så kallade normaltiden klockan 11.00-01.00 inhämtas alltid yttrande från polismyndigheten och förvaltningen som ansvarar för samhällsplanering. Dessa remissyttranden har stor betydelse för om en ansökan om förlängd öppettid blir beviljad eller inte. Tidigare servering än kl. 11.00 medges inte. Senare öppettid än till kl. 02.00 medges inte. Det är i första hand ordningen på serveringsstället och risken för störning i övrigt som är avgörande.

– När tillfälliga tillställningar till allmänheten är förlagda utomhus kan det finnas särskild stor risk för störningar. Ligger sådana serveringar i tätbebyggt område är kommunen särskilt restriktiv vid beviljande av förlängda öppettider.

6.2 Ordning och nykterhet

Försäljning av alkoholdrycker ska skötas på ett sådant sätt att skador i möjligaste mån förhindras. Den som har befattning med försäljning av alkoholdrycker ska se till att ordning och nykterhet råder på försäljningsstället.[9] Vid servering av alkoholhaltiga drycker ska ansvarig personal se till att måttfullhet iakttas och att störningar på grund av oordning eller onykterhet undanviks. [10]

6.3 Uteserveringar

Uteservering regleras inte särskilt i alkohollagen utan samma regler gäller som vid annan alkoholservering. Enligt 8 kap 14 § första stycket alkohollagen ska ett serveringstillstånd avse ett visst avgränsat utrymme. för störningar av närboende, kan serveringstiden för denna begränsas. Om kommunen inte har villkorat tillståndet med en särskild utrymningstid för uteserveringen gäller serveringsställets utrymningstid, det vill säga 30 minuter efter den serveringstid som gäller för serveringsstället i övrigt, se 8 kap 19 § alkohollagen.

Alvesta kommun tillämpar följande riktlinjer gällande uteserveringar:

- Vid risk för störningar på grund av uteserveringen kan serveringstiden för denna och den tid då uteserveringen ska vara utrymd begränsas. Polismyndighetens yttrande och förvaltningen som ansvarar för samhällsplanerings yttrande har stor betydelse för beslutet. En bedömning görs i varje enskilt fall.

- Sökande ska ha beviljats markupplåtelse av kommunen eller privat värd. För gatumark krävs även polismyndighetens tillstånd.

- Miljö- och hälsas krav på livsmedelshantering skall vara uppfyllda. (Gäller även vid servering inomhus)

[9] 3 kap. 5 § alkohollagen 2010:1622

[10] 8 kap. 20 § alkohollagen 2010:1622

UTKAST

- Lagad mat ska kunna tillhandahållas under hela serveringstiden. (Gäller även vid servering inomhus)

- Serveringen ska bedrivas i en avgränsad serveringsyta och med tillfredsställande antal sittplatser. Hur serveringsytan ska vara avgränsad avgörs i varje enskilt fall beroende på verksamhet och målgrupp.
  (Gäller även vid servering inomhus)

- Inbyggda uteserveringar med väggar och tak omfattas av rökförbudet.

6.4 Gemensamt serveringsutrymme

Serveringstillstånd ska omfatta ett visst avgränsat utrymme som disponeras av tillståndshavaren. Särskilt tillstånd kan dock meddelas för flera tillståndshavare att utnyttja ett gemensamt serveringsutrymme. Om så har skett ska varje tillståndshavare svara för ordning och nykterhet inom serveringsutrymmet samt för att vad som i övrigt gäller enligt denna lag iakttas under den tid han eller hon bedriver servering där.[11]

Det finns möjlighet för flera tillståndshavare att utnyttja ett gemensamt serveringsutrymme. Det innebär att ett särskilt tillstånd kan beviljas för att servera på samma yta. En förutsättning är att de som ansöker om gemensamt serveringsutrymme har ett eget serveringstillstånd. Ansökan om gemensamt serveringsutrymme kan göras både för tillståndshavare av permanenta tillstånd och av tillståndshavare av tillfälliga tillstånd.

Alvesta kommun tillämpar följande riktlinjer gällande gemensamt serveringsutrymme:

- Avgränsning av det gemensamma utrymmet ska vara tydlig och det ska vara möjligt att ha en överblickbarhet över hela området.

- Serveringstider ska bedömas i varje enskilt fall.

- Tillståndsmyndigheten kan komma att meddela särskilda villkor som exempelvis förordnade ordningsvakter, bordsservering och/eller personal på den gemensamma serveringsytan under den tid som serveringen pågår.

7 Villkor vid meddelande av serveringstillstånd

Enligt allmänna förvaltningsrättsliga principer kan en kommun när den meddelar tillstånd också meddela olika slags villkor. Syftet är att motverka alkoholpolitiska skadeverkningar. Villkoren kan meddelas vid beslut om serveringstillstånd. Dit räknas också beslut om utökning av ett gällande

[11] 8 kap. 14 1§ alkohollagen 2010:1622

UTKAST

tillstånd, till exempel förlängd serveringstid och utökning av serveringslokal eller annat serveringsutrymme. Villkoren får inte vara generella utan behovet ska bedömas i varje enskilt fall.

Exempel på villkor som kommunen kan ställa i samband med beslut:

- Förordnade vakter efter vissa klockslag eller vid olika typer av arrangemang.
- Antal gäster på ett serveringsställe.
- Begränsning av servering genom att endast tillåta bordsservering.
- Villkor som kan meddelas är att den som är serveringsansvarig på ett serveringsställe med stadigvarande serveringstillstånd ska ha genomgått utbildning i Ansvarsfull alkoholservering.

8 Tillfälliga serveringstillstånd

Tillfälligt tillstånd att servera alkohol avser en enstaka tidsperiod eller ett enstaka tillfälle och förutsätter att det inte är fråga om regelbunden, återkommande verksamhet. Tillfälligt serveringstillstånd kan meddelas för servering till allmänheten och till slutna sällskap.

8.1 Tillfälligt tillstånd till allmänheten

Det är möjligt att ansöka om tillfälligt serveringstillstånd till allmänheten under enstaka tidsperioder eller vid enstaka tillfällen som vid exempelvis konserter, danstillställningar, marknader, festivaler eller andra tidsbegränsade arrangemang.

8.2 Tillfälliga tillstånd till slutna sällskap

Ett slutet sällskap är en begränsad krets av personer som har någon form av gemensamt intresse i förening, företag eller sammanslutning utöver den aktuella tillställningen och där arrangören i förväg vet vilka som deltar. Serveringslokalen får inte vara öppen för nya gäster under pågående tillställning.

Det är inte ovanligt att diskussioner uppstår om en tillställning är en allmän eller sluten tillställning. En tillställning som polisen bedömer vara en offentlig tillställning kan aldrig få ett serveringstillstånd för ett slutet sällskap utan bedöms då vara öppen för allmänheten.
Även hur annonseringen sker är viktig vid bedömningen om det handlar om ett slutet sällskap.

Alvesta kommun tillämpar följande riktlinjer för tillfälliga serveringstillstånd för servering till allmänheten:

- Alkoholserveringen ska ingå i ett seriöst evenemang.
- Stor restriktivitet ska gälla för tillstånd i samband med idrottsevenemang eller till evenemang som främst riktar sig till ungdomar.

UTKAST

- Tillredd mat ska kunna tillhandahållas under hela serveringstiden.

- Serveringen ska vara väl avgränsad med tillräckligt antal sittplatser, utomhus ska serveringsytan vara avgränsad med plank, staket, tält eller dylikt.

- Betryggande tillsyn över serveringen ska kunna garanteras. Bedömning om vakter behövs och antalet vakter sker i samråd med Polismyndigheten.

- Tillfälliga tillstånd kan sökas för tre tillfällen per ansökningsblankett eller för en enstaka period om max tre månader under ett kalenderår. Tillfälliga tillstånd kan beviljas för maximalt 12 enstaka tillfällen per år. Vid fler än 12 tillfällen per år anses evenemanget vara återkommande och då krävs i stället ett stadigvarande serveringstillstånd. Ansökan får göras max sex månader framåt i tiden från ansökningstillfället för att remissvar ska kunna hämtas in och vara aktuella inom tiden för ansökan. Tillfälligt tillstånd ska inte bifallas i avvaktan på stadigvarande tillstånd.

- Servering av alkoholdrycker ska avslutas senast kl. 02.00 under förutsättning att risk för alkoholpolitiska olägenheter inte föreligger.

- Tillfällig servering vid festivaler och liknande arrangemang bör ej medges för längre period än sju dagar.

- Sökande ska ha rätt att disponera markytan/lokalen.

UTKAST

§ 143

Dnr KS-2025-00436 3.5.1

Revidering av taxa för serveringstillstånd enligt alkohollagen i Alvesta kommun

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att:

1. Anta förslag på Taxa för tillståndsprövning och tillsyn enligt alkohollagen.

2. Taxorna enligt beslutspunkt 1 börjar gälla 1 januari 2026.

Sammanfattning

Nämnden för arbete och lärande ansvarar för kommunens uppgifter enligt alkohollagen (2010:1622). Tidigare i år gjordes en lagändring som möjliggör för gårdsförsäljning av alkohol. Kommunfullmäktige beslutade i samband med detta om en revidering av kommunens avgifter för serveringstillstånd så att även avgift för gårdsförsäljning inkluderades. Kommunfullmäktige gav samtidigt nämnden för arbete och lärande i uppdrag att genomföra en total översyn av kommunens avgifter för alkoholtillstånd som kan träda i kraft senast 1 januari 2026 (KF § 60/2025). I översynen skulle även en omvärldsbevakning genomföras med syfte att kommunens avgifter ska stimulera ett livskraftigt lokalt företagande och föreningsliv.

Nämnden har genomfört en översyn och omvärldsbevakning enligt uppdraget från fullmäktige och har på sitt sammanträde 2025-10-22, § 92, beslutat att föreslå kommunfullmäktige att anta avgiftsstruktur och avgifter för serveringstillstånd enligt alkohollagen samt att de börjar gälla 1 januari 2026. I samband med detta beslutade nämnden även om att göra en översyn av avgifter för alkoholtillstånd vartannat år.

Förslaget på nya taxor och ny avgiftsstruktur har arbetats fram i samarbete med alkoholhandläggare i Växjö kommun, som enligt uppdrag utför själva handläggningen av kommunens ärenden om serveringstillstånd enligt alkohollagen. Förslaget innebär en ny avgiftsstruktur och en höjning av avgifterna, mot bakgrund av att kommunens taxor varit oförändrade sedan 2015, för att komma upp i nivå med andra kommuner i närområdet. Utgångspunkter för förslaget är även att hålla sig nära regionala snitt för att undvika konkurrensnackdelar samt att differentiera avgifter tydligt mellan allmänheten och slutna sällskap. Ett underlag finns även framtaget i ärendet, bilaga 1, över hur avgifterna hade sett ut om de hade indexuppräknats enligt prisindex för kommunal verksamhet (PKV).

Utgifterna för alkoholhandläggning ligger i dagsläget på 560 000 kronor årligen. Intäkterna hittills (år 2025) är 41 000 kronor vilket uppräknat på helår blir cirka 55 000 kronor. Det innebär att en stor del av handläggning är skattefinansierad. Med föreslagna ändringar av taxan minskar den skattefinansierade delen något.

Barnkonsekvensanalys

Vid beslut om serveringstillstånd ska barnets bästa alltid beaktas. Servering av alkohol påverkar den sociala miljön där barn vistas, särskilt vid offentliga

evenemang. Genom tydliga avgifter och krav på tillstånd skapas en reglerad och trygg miljö. Barn har rätt att skyddas mot fysisk och psykisk skada. Genom tillsyn och krav på kunskapsprov säkerställs att alkoholservering sker ansvarsfullt, vilket minskar risken för överkonsumtion och otrygga miljöer.

Den föreslagna avgiftsstrukturen bidrar till en reglerad och säker alkoholtillståndshantering som indirekt stärker barnets rättigheter. Genom att tydliggöra avgifter och förstärka tillsynen skapas bättre förutsättningar för barn att vistas i trygga miljöer.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-10-29

Nämnden för arbete och lärandes beslut § 92, 2025-10-22

Förvaltningen för arbete och lärandes tjänsteskrivelse, 2025-09-10

Förslag - Taxa för tillståndsprövning och tillsyn enligt alkohollagen

Bilaga 1 - Avgifter för alkoholhandläggning om indexuppräkning gjorts årligen sedan 2015

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Peggy Hall
Kommunsekreterare

Datum
2025-10-29

Referens
KS 2025-00436 3.5.1

Revidering av taxa för serveringstillstånd enligt alkohollagen i Alvesta kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att:

1. Anta förslag på Taxa för tillståndsprövning och tillsyn enligt alkohollagen.
2. Taxorna enligt beslutspunkt 1 börjar gälla 1 januari 2026.

Sammanfattning

Nämnden för arbete och lärande ansvarar för kommunens uppgifter enligt alkohollagen (2010:1622). Tidigare i år gjordes en lagändring som möjliggör för gårdsförsäljning av alkohol. Kommunfullmäktige beslutade i samband med detta om en revidering av kommunens avgifter för serveringstillstånd så att även avgift för gårdsförsäljning inkluderades. Kommunfullmäktige gav samtidigt nämnden för arbete och lärande i uppdrag att genomföra en total översyn av kommunens avgifter för alkoholtillstånd som kan träda i kraft senast 1 januari 2026 (KF § 60/2025). I översynen skulle även en omvärldsbevakning genomföras med syfte att kommunens avgifter ska stimulera ett livskraftigt lokalt företagande och föreningsliv.

Nämnden har genomfört en översyn och omvärldsbevakning enligt uppdraget från fullmäktige och har på sitt sammanträde 2025-10-22, § 92, beslutat att föreslå kommunfullmäktige att anta avgiftsstruktur och avgifter för serveringstillstånd enligt alkohollagen samt att de börjar gälla 1 januari 2026. I samband med detta beslutade nämnden även om att göra en översyn av avgifter för alkoholtillstånd vartannat år.

Förslaget på nya taxor och ny avgiftsstruktur har arbetats fram i samarbete med alkoholhandläggare i Växjö kommun, som enligt uppdrag utför själva handläggningen av kommunens ärenden om serveringstillstånd enligt alkohollagen. Förslaget innebär en ny avgiftsstruktur och en höjning av avgifterna, mot bakgrund av att kommunens taxor varit oförändrade sedan 2015, för att komma upp i nivå med andra kommuner i närområdet. Utgångspunkter för förslaget är även att hålla sig nära regionala snitt för att undvika konkurrensnackdelar samt att differentiera avgifter tydligt mellan allmänheten och slutna sällskap. Ett underlag finns även framtaget i ärendet, bilaga 1, över hur avgifterna hade sett ut om de hade indexuppräknats enligt prisindex för kommunal verksamhet (PKV).

Utgifterna för alkoholhandläggning ligger i dagsläget på 560 000 kronor årligen. Intäkterna hittills (år 2025) är 41 000 kronor vilket uppräknat på helår blir cirka 55 000 kronor. Det innebär att en stor del av handläggning är skattefinansierad. Med föreslagna ändringar av taxan minskar den skattefinansierade delen något.

Barnkonsekvensanalys

Vid beslut om serveringstillstånd ska barnets bästa alltid beaktas. Servering av alkohol påverkar den sociala miljön där barn vistas, särskilt vid offentliga evenemang. Genom tydliga avgifter och krav på tillstånd skapas en reglerad och trygg miljö. Barn har rätt att skyddas mot fysisk och psykisk skada. Genom tillsyn och krav på kunskapsprov säkerställs att alkoholservering sker ansvarsfullt, vilket minskar risken för överkonsumtion och otrygga miljöer.

Den föreslagna avgiftsstrukturen bidrar till en reglerad och säker alkoholtillståndshantering som indirekt stärker barnets rättigheter. Genom att tydliggöra avgifter och förstärka tillsynen skapas bättre förutsättningar för barn att vistas i trygga miljöer.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-10-29

Nämnden för arbete och lärandes beslut § 92, 2025-10-22

Förvaltningen för arbete och lärandes tjänsteskrivelse, 2025-09-10

Förslag - Taxa för tillståndsprövning och tillsyn enligt alkohollagen

Bilaga 1 - Avgifter för alkoholhandläggning om indexuppräkning gjorts årligen sedan 2015

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Peggy Hall
Kommunsekreterare

Beslutet skickas till

Nämnden för arbete och lärande

§ 92

Dnr NAL-2025-00105

Revidering av taxa för serveringstillstånd i Alvesta kommun

Beslut

Nämnden för arbete och lärande beslutar att föreslå kommunfullmäktige besluta att anta avgiftsstruktur och avgifter för serveringstillstånd enligt alkohollagen samt att de börjar gälla 1 januari 2026.

Nämnden för arbete och lärande beslutar att en översyn av avgifter för alkoholtillstånd ska göras vartannat år.

Reservation

Åza Brennander (M), Claudia Crowley Sörensson (M), Lars Eriksson (SD) och Yvonne Erlandsson (SD) reserverar sig mot beslutet.

Sammanfattning

I Nämnden för arbete och lärandes reglemente finner man att nämnden ansvarar för kommunens uppgifter enligt alkohollagen (2010:1622). I och med detta ansvarar nämnden för att se till att riktlinjer, taxor och avgifter kopplat till serveringstillstånd och alkohollagen tillämpas och är uppdaterade.

Avgifterna som kommunen tillämpar idag är från 2015, med en revidering gjord 2025-06-17, § 60, i Kommunfullmäktige. Denna revidering tog endast hänsyn till en lagändring gällande gårdsförsäljning av alkohol.

Kommunfullmäktige beslutade 17 juni 2025, § 60, att ge nämnden för arbete och lärande i uppdrag att genomföra en total översyn av kommunens avgifter för alkoholtillstånd som kan träda i kraft senast 1 januari 2026. I översynen ska en omvärldsbevakning genomföras som syftar till att kommunens avgifter ska stimulera ett livskraftigt lokalt företagande och föreningsliv.

Förvaltningen har jämfört taxorna med närliggande kommuner i Kronobergs län gällande serveringstillstånd. Vidare har förvaltningen tagit fram en bild av hur avgifterna hade sett ut om de hade indexuppräknats enligt prisindex för kommunal verksamhet (PKV).

Förvaltningen har, i samarbete med alkoholhandläggare från Växjö kommun som utför arbetet för Alvesta kommun, arbetat fram förslag på avgiftsstruktur samt avgifter för serveringstillstånd enligt alkohollagen.

Alvesta kommun har med detta förslag:

* Hålla sig nära regionala snitt för att undvika konkurrensnackdelar.

* Differentiera avgifter tydligt mellan allmänheten och slutna sällskap.

* Tydliggjort avgiftsstruktur och höjt avgifterna utifrån omvärldsbevakning av andra kommuners taxor i närområdet samt med hänsyn till att taxorna varit oförändrade sedan 2015.

Förslaget innebär en ny struktur och en höjning av avgifter för att komma upp i nivå med andra kommuner i vår omnejd. Utgifterna för alkoholhandläggning ligger på

560 tkr. Intäkterna hittills (2025) är 41 000 kr och uppräknat på helår blir det cirka 55 000 kr. Det innebär att en stor del av handläggning är skattefinansierad. Med denna ändring minskar den skattefinansierade delen något.

Yrkanden

Åza Brennander (M) yrkar på:

1. Att avslå förvaltningens förslag till ny taxa i de delar som innebär höjda avgifter för företagare.
2. Att behålla nuvarande avgiftsnivåer för serveringstillstånd till allmänheten och slutna sällskap.
3. Att bibehålla den föreslagna sänkningen för föreningar, i enlighet med förvaltningens förslag.
4. Att sänka avgiften för ansökan om gårdsförsäljningstillstånd till 3 000 kr, samt 0 kr för verksamheter som redan har stadigvarande serveringstillstånd eller provsmakningstillstånd.
5. Att uppdra åt förvaltningen att återkomma med förslag på en ny avgiftsmodell som baseras på faktisk handläggningstid och självkostnad per tillståndshavare, i stället för en omsättningsbaserad modell.
   Modellen bör ta avstamp i Växjö kommuns reform, där skötsamma verksamheter premieras.
6. Att uppdra åt förvaltningen att göra nödvändiga ändringar i riktlinjerna för serveringstillstånd samt tillsynsplanen i enlighet med ovanstående beslut, så att kommunens tillsyn präglas av rimliga avgifter, god service och ett förhållningssätt som stärker företagande och föreningsliv samt att i det arbetet beakta kommunfullmäktiges tidigare beslut (KF § 60, 17 juni 2025) om att kommunens avgifter ska stimulera ett livskraftigt lokalt företagande och föreningsliv.

Linnéa Naess (V), Christina Franzén (S), Ian Alberfeldt (S), Ayni Ali (S) och Carin Andersson (S) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag till beslut och avslag på Åza Brennander (M) förslag till beslut.

Claudia Crowley Sörensson (M), Yvonne Erlandsson (SD), Tim Kamfjord Karlsson (L), Lars Eriksson (SD) yrkar bifall till Åza Brennanders (M) förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordförande fastställer att det finns två förslag till beslut och ställer dessa mot varandra och finner att nämnden för arbete och lärande beslutar enligt arbetsutskottets förslag till beslut.

Votering

Ordförande instruerar nämnden för arbete och lärande att en ja-röst innebär en röst på arbetsutskottets förslag till beslut och en nej-röst innebär en röst på Åza Brennanders (M) förslag till beslut.

Ledamot	Ja	Nej
Lavinia Strömberg (S)	X	
Carin Andersson (S)	X	
Christina Franzén (S)	X	
Ian Alberfeldt (S)	X	
Rebecca Borg Söderkvist (S)	X	
Ayni Ali (s)	X	
Linnéa Naess (V)	X	
Claudia Crowley Sörensson (M)		X
Åza Brennander (M)		X
Tim Kamfjord Karlsson (L)		X
Ulv Börjesson Grotmaak (AA)	X	
Lars Eriksson (SD)		X
Yvonne Erlandsson (SD)		X
Totalt	**8**	**5**

Beslutsunderlag

Protokollsutdrag 2025-10-08, § 52, Revidering av taxa för serveringstillstånd i Alvesta kommun
Taxa för tillståndsprövning och tillsyn enligt alkohollagen, Alvesta kommun, daterad 23 september 2025.
Tjänsteskrivelse – översyn av avgifter för alkoholtillstånd, daterad 10 september 2025.

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Alvesta kommun
Förvaltningen för arbete och lärande
Alvesta Kommun
Jonna Andersson
Nämndsekreterare
06736130590
jonna.andersson@alvesta.se

Datum
2025-09-10

Referens
NAL NAL-2025-00105

Översyn av taxa för serveringstillstånd i Alvesta kommun

Förslag till beslut

Nämnden för arbete och lärande beslutar att föreslå kommunfullmäktige besluta att anta avgiftsstruktur och avgifter för serveringstillstånd enligt alkohollagen samt att de börjar gälla 1 januari 2026.

Sammanfattning

I Nämnden för arbete och lärandes reglemente finner man att nämnden ansvarar för kommunens uppgifter enligt alkohollagen (2010:1622). I och med detta ansvarar nämnden för att se till att riktlinjer, taxor och avgifter kopplat till serveringstillstånd och alkohollagen tillämpas och är uppdaterade.

Avgifterna som kommunen tillämpar idag är från 2015, med en revidering gjord 2025-06-17, § 60, i Kommunfullmäktige. Denna revidering tog endast hänsyn till en lagändring gällande gårdsförsäljning av alkohol.

Kommunfullmäktige beslutade 17 juni 2025, § 60, att ge nämnden för arbete och lärande i uppdrag att genomföra en total översyn av kommunens avgifter för alkoholtillstånd som kan träda i kraft senast 1 januari 2026. I översynen ska en omvärldsbevakning genomföras som syftar till att kommunens avgifter ska stimulera ett livskraftigt lokalt företagande och föreningsliv.

Förvaltningen har jämfört taxorna med närliggande kommuner i Kronobergs län gällande serveringstillstånd. Vidare har förvaltningen tagit fram en bild av hur avgifterna hade sett ut om de hade indexuppräknats enligt prisindex för kommunal verksamhet (PKV).

Förvaltningen har, i samarbete med alkoholhandläggare från Växjö kommun som utför arbetet för Alvesta kommun, arbetat fram förslag på avgiftsstruktur samt avgifter för serveringstillstånd enligt alkohollagen.

Alvesta kommun har med detta förslag:

- Hålla sig nära regionala snitt för att undvika konkurrensnackdelar.
- Differentiera avgifter tydligt mellan allmänheten och slutna sällskap.
- Tydliggjort avgiftsstruktur och höjt avgifterna utifrån omvärldsbevakning av andra kommuners taxor i närområdet samt med hänsyn till att taxorna varit oförändrade sedan 2015.

Förslaget innebär en ny struktur och en höjning av avgifter för att komma upp i nivå med andra kommuner i vår omnejd. Utgifterna för alkoholhandläggning ligger på 560 tkr. Intäkterna hittills (2025) är 41 000 kr och uppräknat på helår blir det cirka

55 000 kr. Det innebär att en stor del av handläggning är skattefinansierad. Med denna ändring minskar den skattefinansierade delen något.

Barnkonsekvensanalys

Vid beslut om serveringstillstånd ska barnets bästa alltid beaktas. Servering av alkohol påverkar den sociala miljön där barn vistas, särskilt vid offentliga evenemang. Genom tydliga avgifter och krav på tillstånd skapas en reglerad och trygg miljö.

Barn har rätt att skyddas mot fysisk och psykisk skada. Genom tillsyn och krav på kunskapsprov säkerställs att alkoholservering sker ansvarsfullt, vilket minskar risken för överkonsumtion och otrygga miljöer.

Den föreslagna avgiftsstrukturen bidrar till en reglerad och säker alkoholtillståndshantering som indirekt stärker barnets rättigheter. Genom att tydliggöra avgifter och förstärka tillsynen skapas bättre förutsättningar för barn att vistas i trygga miljöer.

Beslutsunderlag

Taxa för tillståndsprövning och tillsyn enligt alkohollagen, Alvesta kommun, daterad 23 september 2025.

Ulrika Boström
Förvaltningschef

Jonna Andersson
Nämndsekreterare

Beslutet skickas till

Kommunfullmäktige

Alvesta kommun

Alvesta kommun

Taxa för tillståndsprövning och tillsyn enligt alkohollagen

Datum:	25 september 2025
Beslutad av:	Kommunfullmäktige, 2025-11-XX, § XX
Gäller för:	Nämnden för arbete och lärande
Ansvarig för uppföljning:	Nämnden för arbete och lärande
Diarienummer:	NAL 2025-105, KS 2025-XX

Alvesta kommun Postadress: Alvesta kommun, 342 80 Alvesta · Besök: Centralplan 1, 342 80 Alvesta · Tel: 0472-150 00
E-post: kommunen@alvesta.se · Webb: alvesta.se

Alvesta kommun

Datum: 2025-10-15

Dnr: NAL 2025-105, KS 2025-XX

Innehållsförteckning

Avgifter för tillstånd 3

Avgift för ansökan 3

Avgifter för tillsyn 7

Tilläggsavgift 8

Alvesta kommun

Datum: 2025-10-15

Dnr: NAL 2025-105, KS 2025-XX

Avgifter för tillstånd

Alvesta kommun tar ut en avgift för att behandla ansökan om serveringstillstånd samt tillstånd för gårdsförsäljning. Om du får tillstånd gör vi årligen en tillsyn. Även den innebär en avgift.

Denna taxa träder i kraft den 1 januari 2026 och tillämpas på ärenden som kommer in från och med denna dag.

Avgift för ansökan

Avgift för ansökan och eventuellt kunskapsprov faktureras i samband med att din ansökan inkommer till oss. Avgiften ska täcka kostnaden för handläggningen av ansökan. I handläggningen ingår bland annat remissbehandling, besök på serveringsstället och beredning av beslutsunderlag.

Ansökan om serveringstillstånd och gårdsförsäljning prövas inte förrän ansökningsavgiften är betald. Observera att avgiften inte är en tillståndsavgift utan den ska täcka kommunens kostnad för prövningen. Detta innebär att avgiften inte betalas tillbaka vid ett eventuellt avslag.

Avgifter för ansökan om serveringstillstånd	
Stadigvarande tillstånd	Avgift (kr)
Nyansökan om stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten, slutna sällskap, cateringverksamhet till slutet sällskap samt provsmakningstillstånd	7 500
Ansökan om permanent ändring av stadigvarande serveringstillstånd avseende serveringslokal, alkoholdryck och serveringstid	3 500
Nyansökan, tillstånd för cateringverksamhet om sökande redan har stadigvarande serveringstillstånd i kommunen samt tillstånd för stadigvarande serveringstillstånd om sökande redan har cateringtillstånd	3 500
Ansökan om tillfällig ändring av stadigvarande tillstånd avseende uteservering, alkoholdryck och serveringstid	500

samt tillfällig servering till allmänheten av den som har stadigvarande tillstånd till slutet sällskap. Ändringen avser en period på max 48 timmar. Ett tillfälle per ansökan och max tre tillfällen inom 12 månader från första tillfället	
Ansökan om stadigvarande serveringstillstånd i gemensamt serveringsutrymme	3 500
Tillfällig utökning av stadigvarande serveringstillstånd till slutet sällskap till att omfatta servering till allmänheten	1 500
Nyansökan stadigvarande pausservering	7 500
Ansökan om provsmakning (tillverkare) enligt 8 kap. 7 § alkohollagen	7 500
Tillfälliga tillstånd, servering till allmänheten (tillsyn kan komma att ske, enligt regelverk för rörlig tillsynsavgift	Avgift (kr)
Tillfälligt tillstånd för ideella föreningar 1 dag	400
Tillfälligt tillstånd 1–4 dagar i följd	3 200
Tillfälligt tillstånd 5 dagar eller fler i följd	3 500
Provsmakningstillstånd för partihandlare	3 200
Provsmakningstillstånd för tillverkare	3 200
Serveringstillstånd i gemensamt serveringsutrymme, avgift per tillståndshavare	1 500
Tillfällig pausservering 1–4 dagar. Upp till tre tillfällen/ansökan inom 12 månader från första tillfället	3 200
Tillfällig pausservering 5 eller fler dagar i följd, max 3 månader under ett kalenderår	3 500
Tillfällig pausservering 1–4 dagar. Upp till tre tillfällen/ansökan inom 12 månader från första tillfället, om sökande redan har stadigvarande serveringstillstånd i kommunen	1 500

Tillfällig pausservering 5 eller fler dagar i följd, max 3 månader under ett kalenderår, om sökande redan har stadigvarande serveringstillstånd i kommunen	2 000
Tillfälliga tillstånd, servering till slutet sällskap (tillsyn kan komma att ske, enligt regelverk för rörlig tillsynsavgift)	Avgift (kr)
Tillfälligt tillstånd	1 500
Tillfälligt tillstånd för ideella föreningar	400
Kunskapsprov, tre tillfällen	Avgift (kr)
Stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten, stadigvarande serveringstillstånd i slutet sällskap vid cateringverksamhet	1 000
Tillfälligt serveringstillstånd till allmänheten, stadigvarande serveringstillstånd till slutet sällskap	1 000
Tillfälligt serveringstillstånd till slutet sällskap, tillstånd för pausservering och tillstånd för provsmakning	500
Kunskapsprov för gårdsförsäljning	500
Anmälan	Avgift (kr)
Anmälan om ändring av driftsform om minst en person med betydande inflytande finns kvar	3 500
Anmälan om ändrade ägarförhållanden/styrelse med 50 procent eller mer	3 500
Anmälan om ändrade ägarförhållande/styrelse med mindre än 50 procent, byte av driftsansvarig	3 200
Anmälan provsmakning (tillståndshavare)	300
Anmälan provsmakning (tillståndshavare)	300
Anmälan kryddning av snaps (tillståndshavare)	500

Anmälan om lokal för catering (lokaler avsedda för allmänheten)	500
Anmälan folköl detaljhandel/servering	800
Anmälan minibar/rumsservering	0
Anmälan om serveringsansvarig personal	0
Restaurangrapporter	Avgift (kr)
Påminnelseavgift för restaurangrapport inlämnad efter första mars dock senast 1 april	1 500

Avgifter för tillståndsprövning och tillsyn för gårdsförsäljning	**Avgift (kr)**
Ansökan om gårdsförsäljningstillstånd	4 500
Ansökan om gårdsförsäljningstillstånd om verksamheten redan har stadigvarande serveringstillstånd eller provsmakningstillstånd	2 000
Ansökan om permanent ändring av gårdsförsäljningstillstånd	2 000
Anmälan	Avgift (kr)
Anmälan om ändring i egenkontrollprogrammet	300
Anmälan om ändring av driftsform om minst en person med betydande inflytande finns kvar	2 000
Anmälan om ändrade ägarförhållanden/styrelse med 50 procent eller mer	2 000
Anmälan om ändrade ägarförhållanden/styrelse med mindre än 50 procent, byte av driftsansvarig	1 500
Anmälan av den eller de personer som har utsetts att ansvara för gårdsförsäljningen	0
Rapport till folkhälsomyndigheten	Avgift (kr)
Påminnelse för rapport inlämnad efter 1 mars dock senast 1 april, eller utebliven rapport	800

Avgifter för tillsyn

För tillsyn av serveringsställen med stadigvarande tillstånd till allmänheten och slutna sällskap samt tillstånd för gårdsförsäljning, tas en tillsynsavgift ut som är uppdelad i två delar; en fast årlig avgift och en rörlig avgift.

Varje år måste du betala en tillsynsavgift baserad på den mängd alkohol du har omsatt i din rörelse. Uppgifterna hämtas från din inlämnade restaurangrapport och faktureringen sker därför under våren och sommaren året efter det år försäljningssiffrorna avser. Om du avslutar din försäljning kommer en restaurangrapport att skickas till dig som skall fyllas i inom två månader efter du avslutat din servering. En faktura på tillsynsavgift kommer sedan att skickas till dig.

Fasta avgifter per år

Fast årlig avgift för tillsyn	
Typ av avgift	**Avgift kr**
Ordinarie tillsynsavgift för varje serveringsställe	1000
Tillsyn för detaljhandel/servering av folköl	1000
Tillsyn för gårdsförsäljning	1000

Den årliga avgiften gäller ett kalenderår och ska betalas i förskott av den som är verksamhetsutövare den 1 januari.

Rörliga avgifter per år

Tillsynsavgift för stadigvarande serveringstillstånd		
Avgiftsklass	Årsomsättning	Avgift per år
1	0–50 000	1350
2	50 001-100 000	2700
3	100 001- 250 000	4050
4	250 001- 500 000	6075
5	500 001- 1 000 000	7607
6	1 000 000-	0,8% av omsättningen

Tilläggsavgift

Tilläggsavgift tillkommer för extra tillsyn på förekommen anledning som medför extra tillsyn utöver den planerade tillsynen. Avgift för extra tillkommande tillsyn beräknas genom att den faktiska tidsåtgången för handläggning av ärendet multipliceras med en timtaxa på 1000 kronor per timme. När extra tillsyn utöver den planerade inleds meddelas tillståndshavaren skriftligt om att extra tillsyn inleds samt att tillsynen debiteras enligt timdebitering för den faktiska handläggningstiden i ärendet.

Nuvarande avgifter för serveringstillstånd samt avgift (cirka) om indexuppräkning enligt PKV (prisindex för kommunal verksamhet) gjorts årligen sedan 2015

Typ av ärende	Summa	Om indexuppräkning hade gjorts årligen sedan 2015 (cirka)
Stadigvarande tillstånd till allmänheten/slutet sällskap	6000 kr	7607 kr
Tillstånd för gårdsförsäljning av alkohol	6000 kr	-
Tillstånd för gårdsförsäljning av alkohol (om verksamheten redan har stadigvarande serveringstillstånd eller provsmakningstillstånd)	3000 kr	-
Ändring av serveringstillstånd avseende serveringslokal, alkoholdryck, serveringstid och/eller ägaförhållanden/styrelse mer än 25%	3000 kr	4050 kr
Tillfällig utökning av befintligt serveringstillstånd avseende uteservering	1500 kr	2025 kr
Tillfällig utökning av serveringstid	400 kr	540 kr
Tillfälligt serveringstillstånd allmänheten – ideell förening	900 kr/dag*	1215 kr
Tillfälligt serveringstillstånd allmänheten – 1 dag	2000 kr	2700 kr
Tillfälligt serveringstillstånd allmänheten – 2 dag	3500 kr	4725 kr
Tillfälligt serveringstillstånd allmänheten – 3 dagar eller fler i följd på samma plats (företag)	4500 kr	6075 kr
Tillfälligt tillstånd till allmänheten, enstaka tidsperiod	5000 kr	6750 kr
Tillfälligt serveringstillstånd till slutet sällskap	300 kr	405 kr
Tillfälligt serveringstillstånd till partihandlare avseende provsmakning	4000 kr	5400 kr
Stadigvarande serveringstillstånd för provsmakning till allmänheten vid tillverkningsstället (gårdstillstånd)	5000 kr	6750 kr
Tillfälligt serveringstillstånd för provsmakning till allmänheten vid tillverkningsstället (gårdstillstånd)	400 kr	540 kr
Pausservering, enstaka gång	600 kr	810 kr
Pausservering, enstaka tidsperiod	5000 kr	6750 kr

Pausservering, stadigvarande	6000 kr	7607
Stadigvarande serveringstillstånd i sambans med cateringverksamhet för slutna sällskap (cateringtillstånd)	6000 kr	7607 kr
Godkännande av lokal för den som har stadigvarande serveringstillstånd att bedriva cateringverksamhet. Avgift för första gången lokalen används.	300 kr	405 kr
Stadigvarande serveringstillstånd till allmänheten, gemensam serveringsyta	1500 kr	2025 kr
Tillfälligt serveringstillstånd till allmänheten, gemensam serveringsyta	1000 kr	1350 kr
Kunskapsprovet, per person och provtillfälle	400 kr	540 kr

Tillsynsavgift för stadigvarande serveringstillstånd			Om indexuppräkning hade gjorts årligen sedan 2015 (cirka)
Avgiftsklass	Årsomsättning	Avgift per år	Avgift per år
1	0–50 000	1000 kr	1350 kr
2	50 001-100 000	2000 kr	2700 kr
3	100 001- 250 000	3000 kr	4050 kr
4	250 001- 500 000	4500 kr	6075 kr
5	500 001- 1 000 000	6000 kr	7607 kr
6	1 000 000-	0,8% av omsättningen	

Bolagsordningar för Allbohus Bostad AB och Alvesta Verksamhetsfastigheter AB

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna bolagsordning för Allbohus Bostad AB och Alvesta Verksamhetsfastigheter AB.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige har beslutat att genomföra en fullständig delning (fission) av AllboHus Fastighets AB och skapa två nya aktiebolag, ett bolag för bostäder och kommersiella lokaler och ett bolag för verksamhetslokaler åt kommunen (KF § 35/2025). De nya bolagen ska bli systerbolag direkt under ägaren Alvesta Kommunföretag AB. Bakgrunden till beslutet är behovet av att förtydliga de olika uppdragen och legala förutsättningar som finns för å ena sidan hyresbostäder och allmännytta och å andra sidan kommunens verksamhetslokaler. Bostäder och kommersiella lokaler ska följa lag om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag och finansieras av hyresintäkter på en marknad där det finns alternativ med bostäder hos andra fastighetsägare, bostadsrätter och egna hem. Verksamhetslokaler åt kommunen finansieras genom kommunala budgetmedel och har ingen direkt marknad utan lokaler ska ordnas effektivt och långsiktigt.

Kommunstyrelsen har haft i uppdrag att planera för verkställigheten och återkomma till fullmäktige med förslag till beslut om bolagsordningar, styrelse med mera. Förslag på bolagsordningar finns nu framtaget för de nya bolagen. Förslagen behöver godkännas av kommunfullmäktige för att därefter skickas in till Bolagsverket som registrerar de nya bolagen. Bolagen är tänkta att vara bildade till den 1 april 2026.

Allbohus Bostad AB ska enligt förslaget på bolagsordning ha följande ändamål för sin verksamhet (§ 3): Bolaget ska i allmännyttigt syfte och med beaktande av kommunallagens lokaliseringsprincip samt lagen (2010:879) om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag främja bostadsförsörjningen i Alvesta kommun och erbjuda hyresgästerna möjlighet till boendeinflytande och inflytande i bolaget. Verksamheten ska bedrivas enligt affärsmässiga principer.

Alvesta Verksamhetsfastigheter AB ska enligt förslaget bland annat ha följande ändamål (§ 3): Bolaget ska förvalta, äga och nyproducera fastigheter utifrån det lokalbehov som finns i kommunens verksamheter. Även kommunala anläggningar som helt eller delvis nyttjas av allmänheten omfattas. Bolagets verksamhet ska vila på en långsiktigt hållbar grund. Bolaget ska tillämpa självkostnadsprincipen vid tillhandahållande av tjänster till Alvesta kommun och andra juridiska personer som kommunen kontrollerar. Vid verksamhet gentemot externa aktörer ska marknadsmässiga priser tillämpas.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-17

Förslag på bolagsordning för Allbohus Bostad AB, 2025-11-17

Förslag på bolagsordning för Alvesta Verksamhetsfastigheter AB, 2025-11-17

Kommunfullmäktiges beslut § 35, 2025-04-28

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Johan Johansson
Inköpschef

Beslutet skickas till

Bolagsverket

Alvesta kommunföretag AB

Alvesta kommun

Alvesta kommun

Bolagsordning för Allbohus Bostad AB

Förslag daterat 2025-11-17

Beslutad av:	Kommunfullmäktige
Senast beslutad:	2025-XX-XX, KF § X
Dokumentet gäller för:	Allbohus Bostad AB
Ansvarig för uppföljning:	Kommunledningsförvaltningen
Diarienummer:	KS 2025-XXXXX

Alvesta kommun

Datum: 2025-12-09

Dnr: KS 2025-XXXXX

§ 1 Bolagets firma och säte

Bolagets firma är Allbohus Bostad AB och styrelsen ska ha sitt säte i Alvesta kommun, Kronobergs län.

§ 2 Föremål för verksamhet

Bolaget har till föremål för sin verksamhet att inom Alvesta kommun förvalta, förvärva, avyttra, äga och bebygga fastigheter eller tomträtter med bostäder och tillhörande anordningar. Bolaget kan även äga och förvalta kommersiella lokaler samt verksamhetslokaler som utgör en mindre del av bolagets verksamhet och som har ett naturligt samband med bostadsfastigheterna.

§ 3 Ändamålet med bolagets verksamhet

Bolaget ska i allmännyttigt syfte och med beaktande av kommunallagens lokaliseringsprincip samt lagen (2010:879) om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag främja bostadsförsörjningen i Alvesta kommun och erbjuda hyresgästerna möjlighet till boendeinflytande och inflytande i bolaget.

Verksamheten ska bedrivas enligt affärsmässiga principer.

Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar tillfalla Alvesta kommun.

§ 4 Fullmäktiges rätt att ta ställning

Bolaget ska bereda kommunfullmäktige i Alvesta kommun möjlighet att ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell betydelse eller annars av större vikt fattas.

§ 5 Aktiekapital

Aktiekapitalet skall utgöra lägst 12,5 miljoner kronor och högst 25 miljoner kronor.

§ 6 Antal aktier

I bolaget skall finnas lägst 25 aktier och högst 50 aktier.

§ 7 Styrelse

Styrelsen skall bestå av lägst fem och högst sju ledamöter samt fem till sju suppleanter.

Styrelsen utses av kommunfullmäktige i Alvesta kommun för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det val till kommunfullmäktige förrättats intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige utser också ordförande, förste vice ordförande och andre vice ordförande i bolagets styrelse.

En utsedd representant från bostadshyresgästerna ska ha närvarorätt vid styrelsemötena.

§ 8 Revisorer

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses av bolagsstämman en revisor. För revisorn får av bolagsstämman en revisorssuppleant utses.

Revisorns och suppleantens uppdrag gäller till slutet av den årsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet.

§ 9 Lekmannarevisor

För samma mandatperiod som gäller för bolagets revisor skall kommunfullmäktige i Alvesta kommun utse en lekmannarevisor med suppleant.

§ 10 Kallelse till bolagsstämma

Kallelse till bolagsstämma skall ske genom e-post till aktieägarna tidigast fyra veckor och senast två veckor före stämman.

§ 11 Utomståendes närvarorätt vid bolagsstämman

Allmänheten har rätt att närvara vid bolagsstämman.

§ 12 Ärenden på årsstämma

På årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling.

1. Stämmans öppnande;
2. Val av ordförande vid stämman;
3. Upprättande och godkännande av röstlängd;
4. Val av en eller två justeringsmän;
5. Godkännande av dagordning
6. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad;
7. Framläggande av årsredovisningen, revisionsberättelsen och lekmannarevisorns granskningsrapport;
8. Beslut om
   a) fastställelse av resultat- och balansräkningen
   b) dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
   c) ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören;
9. Fastställande av arvoden åt styrelsen, revisorn och lekmannarevisorn med suppleanter;
10. Val av revisor och revisorssuppleant (i förekommande fall);
11. Anmälan av styrelseledamöter, styrelsesuppleanter, lekmannarevisorer med suppleanter utsedda av kommunfullmäktige i förekommande fall;
12. Annat ärende som ankommer på bolagsstämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

§ 13 Räkenskapsår

Kalenderår skall vara bolagets räkenskapsår.

§ 14 Firmateckning

Styrelsen får ej bemyndiga annan än styrelseledamot eller VD att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening. Dessutom har verkställande direktören rätt att teckna firman beträffande löpande förvaltningsåtgärder.

§ 15 Inspektionsrätt

Kommunstyrelsen i Alvesta kommun äger rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder ej möter på grund av författningsreglerad sekretess.

§ 16 Ändring av bolagsordning

Denna bolagsordning får ej ändras utan godkännande av kommunfullmäktige i Alvesta kommun.

Alvesta kommun

Alvesta kommun

Bolagsordning för Alvesta Verksamhetsfastigheter AB

Förslag daterat 2025-11-17

Beslutad av:	Kommunfullmäktige
Senast beslutad:	2025-XX-XX, KF § X
Dokumentet gäller för:	Alvesta Verksamhetsfastigheter AB
Ansvarig för uppföljning:	Kommunledningsförvaltningen
Diarienummer:	KS 2025-XXXXX

Alvesta kommun

Datum: 2025-12-09

Dnr: KS 2025-XXXXX

§ 1 Bolagets firma och säte

Bolagets firma är Alvesta Verksamhetsfastigheter AB och styrelsen ska ha sitt säte i Alvesta kommun, Kronobergs län.

§ 2 Föremål för verksamhet

Bolaget har till föremål att tillhandahålla verksamhetslokaler med tillhörande anordningar åt Alvesta kommuns egna verksamheter och andra juridiska personer som kommunen kontrollerar.

Bolaget får endast i begränsad omfattning bedriva verksamhet gentemot externa aktörer. Bolaget ska i första hand äga fastigheterna, men i de fall kommunen äger fastigheterna ska bolaget förvalta dessa. Bolaget ska ansvara för att samordna och hantera lokalfrågor utifrån totalförsvarets uppbyggnad. Bolaget ska tillhandahålla tjänster inom kommunkoncernen kopplat till löpande fastighetsunderhåll, fastighetsdrift och fastighetsutveckling. Tjänsterna tillhandahålls genom bolagets anställda som arbetar under bolagets ledning och ansvar. Bolagets ska bedriva sin verksamhet i syfte att tillgodose behov hos Alvesta kommun eller andra juridiska personer som kommunen kontrollerar, samt i övrigt sådana uppdrag som har ett nära samband med detta ändamål. Bolaget får bedriva annan verksamhet endast i den mån den är naturligt förenlig med bolagets huvuduppdrag och inte står i strid med kommunallagen (2017:725) eller bestämmelserna om intern upphandling i lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

Bolagets verksamhet ska ha ett kommunalt ändamål enligt kommunallagen (2017:725) och bidra till att tillgodose kommunens behov av ändamålsenliga lokaler för kommunal verksamhet.

§ 3 Ändamålet med bolagets verksamhet

Bolaget ska förvalta, äga och nyproducera fastigheter utifrån det lokalbehov som finns i kommunens verksamheter. Även kommunala anläggningar som helt eller delvis nyttjas av allmänheten omfattas.

Bolagets verksamhet ska vila på en långsiktigt hållbar grund. Bolaget ska tillämpa självkostnadsprincipen vid tillhandahållande av tjänster till Alvesta kommun och andra juridiska personer som kommunen kontrollerar. Vid verksamhet gentemot externa aktörer ska marknadsmässiga priser tillämpas.

Kommunen ska utöva kontroll över bolaget liknande den kontroll kommunen utövar över sina egna förvaltningar. Bolaget får inte ha något eget intresse som strider mot kommunens intressen.

Bolaget ska bedriva sin verksamhet för Alvesta kommun eller andra juridiska personer som kommunen kontrollerar, i syfte att uppfylla förutsättningarna för intern upphandling enligt lagen (2016:1145) om offentlig upphandling.

Bolaget ska löpande följa upp, dokumentera och rapportera omfattningen av sin interna och eventuella externa verksamhet till moderbolaget för att säkerställa att verksamhetskriteriet upprätthålls.

Extern verksamhet får endast bedrivas i den omfattning som är förenlig med bestämmelserna om intern upphandling och inte äventyrar verksamhetskriteriet.

Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar tillfalla Alvesta kommun.

§ 4 Fullmäktiges rätt att ta ställning

Bolaget ska bereda kommunfullmäktige i Alvesta kommun möjlighet att ta ställning innan sådana beslut i verksamheten som är av principiell betydelse eller annars av större vikt fattas.

§ 5 Aktiekapital

Aktiekapitalet skall utgöra lägst 7,5 miljoner kronor och högst 25 miljoner kronor.

§ 6 Antal aktier

I bolaget skall finnas lägst 15 aktier och högst 50 aktier.

§ 7 Styrelse

Styrelsen skall bestå av lägst fem och högst sju ledamöter samt fem till sju suppleanter.

Styrelsen utses av kommunfullmäktige i Alvesta kommun för tiden från den årsstämma som följer närmast efter det val till kommunfullmäktige förrättats intill slutet av den årsstämma som följer efter nästa val till kommunfullmäktige. Kommunfullmäktige utser också ordförande, förste vice ordförande och andre vice ordförande i bolagets styrelse.

§ 8 Revisorer

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utses av bolagsstämman en revisor. För revisorn får av bolagsstämman en revisorssuppleant utses.

Revisorns och suppleantens uppdrag gäller till slutet av den årsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet.

§ 9 Lekmannarevisor

För samma mandatperiod som gäller för bolagets revisor skall kommunfullmäktige i Alvesta kommun utse en lekmannarevisor med suppleant.

§ 10 Kallelse till bolagsstämma

Kallelse till bolagsstämma skall ske genom e-post till aktieägarna tidigast fyra veckor och senast två veckor före stämman.

§ 11 Utomståendes närvarorätt vid bolagsstämman

Allmänheten har rätt att närvara vid bolagsstämman.

§ 12 Ärenden på årsstämma

På årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling.

1. Stämmans öppnande;
2. Val av ordförande vid stämman;
3. Upprättande och godkännande av röstlängd;
4. Val av en eller två justeringsmän;
5. Godkännande av dagordning
6. Prövning av om stämman blivit behörigen sammankallad;
7. Framläggande av årsredovisningen, revisionsberättelsen och lekmannarevisorns granskningsrapport;
8. Beslut om
   a) fastställelse av resultat- och balansräkningen
   b) dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
   c) ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören;
9. Fastställande av arvoden åt styrelsen, revisorn och lekmannarevisorn med suppleanter;
10. Val av revisor och revisorssuppleant (i förekommande fall);
11. Anmälan av styrelseledamöter, styrelsesuppleanter, lekmannarevisorer med suppleanter utsedda av kommunfullmäktige i förekommande fall;
12. Annat ärende som ankommer på bolagsstämman enligt aktiebolagslagen eller bolagsordningen.

§ 13 Räkenskapsår

Kalenderår skall vara bolagets räkenskapsår.

§ 14 Firmateckning

Styrelsen får ej bemyndiga annan än styrelseledamot eller VD att teckna bolagets firma. Sådant bemyndigande får endast avse två personer i förening. Dessutom har verkställande direktören rätt att teckna firman beträffande löpande förvaltningsåtgärder.

§ 15 Inspektionsrätt

Kommunstyrelsen i Alvesta kommun äger rätt att ta del av bolagets handlingar och räkenskaper samt i övrigt inspektera bolaget och dess verksamhet. Detta gäller dock endast i den mån hinder ej möter på grund av författningsreglerad sekretess.

§ 16 Ändring av bolagsordning

Denna bolagsordning får ej ändras utan godkännande av kommunfullmäktige i Alvesta kommun.

§ 35

Dnr KS-2024-00507 1.6.4

Beslut om fullständig delning av Allbohus Fastighets AB och skapandet av två nya bolag

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att:

- genomföra en fullständig delning (fission) av AllboHus Fastighets AB och skapa två nya aktiebolag, ett bolag för bostäder och kommersiella lokaler och ett bolag för verksamhetslokaler åt kommunen.
- de nya bolagen blir systerbolag direkt under ägaren Alvesta Kommunföretag AB.
- målet är att bolagen är bildade 1 januari 2026.
- uppdra till kommunstyrelsen att planera för verkställigheten och återkomma till fullmäktige med förslag till beslut om bolagsordningar, styrelse med mera.

Sammanfattning

Bakgrund

KPMG har på uppdrag av Alvesta Kommunföretag AB genomfört en utredning av bolagsstruktur fokuserat på Allbohus Fastighets AB. Motiven till denna utredning är behovet av att förtydliga de olika uppdragen och legala förutsättningar som finns å ena sidan för hyresbostäder och allmännytta och å andra sidan verksamhetslokaler åt kommunen. Bostäder och kommersiella lokaler ska följa lag om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag och finansieras av hyresintäkter på en marknad där det finns alternativ med bostäder hos andra fastighetsägare, bostadsrätter och egna hem. Verksamhetslokaler åt kommunen finansieras med kommunala budgetpengar och har ingen direkt marknad utan lokaler ska ordnas effektivt och långsiktigt.

Konsekvensanalys

Utredningen av KPMG har visat att alternativet fullständig delning (fission) av AllboHus är det mest gynnsamma sättet finansiellt och praktiskt om kommunkoncernen vill dela upp bolaget i ett bolag för bostäder/kommersiella lokaler och ett bolag för verksamhetslokaler åt kommunen. Dock uppstår en del engångs- eller transaktionskostnader.

För att få en bredare bild och förståelse av vilka följder ett genomförande av alternativet fullständig delning kan innebära har en konsekvensanalys genomförts.

Sammanfattningsvis visar analysen att det finns en förståelse att en uppdelning av AllboHus i två bolag är en förändring som kan förbättra tydlighet, styrning och effektivitet på sikt. En fokusering och renodling på de olika uppdragen och affärslogikerna ska kunna skapa mer värde och effektivitet än de extrakostnader som uppstår. Mycket talar för att effektivitet och lönsamhet med fastighetsförvaltning uppnås om verksamheten renodlas, fokuseras och samordnas.

De olika uppdragen för de två nya bolagen ska tydliggöras med skilda bolagsordningar och specifika ägardirektiv. Det behöver kompletteras med bolagsspecifika verksamhetsplaner och budgetar. Utifrån beslut om de nya bolagen med bolagsordning och specifika ägardirektiv behöver organisationen med bemanning ses över. Vidare behöver flera ekonomiska och fastighetsrättsliga frågor redas ut.

Yrkanden

Golnoush Lundén Faez (C), Per Ribacke (S), Claudia Crowley Sörensson (M), Jens Arnebert (SD) och Jonny Almlöf (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens beslut § 66, 2025-04-15

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut § 44, 2025-04-01

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-03-18

Konsekvensanalys, 2025-03-06

Utredning, 2024-06-01

Beslutet skickas till

Allbohus Fastighets AB

Alvesta kommunföretag AB

Kommunstyrelsen

§ 144

Dnr KS-2025-00093 3.6.1

Delrapportering av projektet Alvestas väg mot arbete 2025-2027

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att notera informationen.

Sammanfattning

Kort bakgrund

Kommunstyrelsen har avsatt medel för satsningar som ska motverka långtidsarbetslöshet och bidra till inkluderingen i samhället. Kommunledningsförvaltningen, HR-avdelningen och förvaltningen för arbete och lärande bedriver sedan i våras projektet Alvestas väg till jobb (arbete AVA) enligt beslut i kommunstyrelsen (KS § 43/2025). Projektet ska bedrivas under perioden 2025-2027 och målgruppen är kommuninvånare med försörjningsstöd som med hjälp av stöd bedöms kunna ta sig in på arbetsmarknaden eller börja studera inom en rimlig tidsperiod. Kommunstyrelsen har även beslutat att återrapportering ska ske årligen senast under november månad.

Nuläge

Projektet startade strax innan sommaren 2025 då projektledare kom på plats, men tog verklig fart först i augusti. Projektledningen har tillsammans med handläggare och chefer intensivt arbetat för att finna nya snabba vägar till beslut om deltagande, hitta rätt individer och jobba med chefer. Projektledningen har även träffat chefer från näringslivet och kommunen för att berätta om projektet och dess möjligheter samt är högst delaktiga i uppbyggnaden av ett rekryteringsnätverk i Alvesta kommun.

Samarbetet med Arbetsförmedlingen har intensifierats genom tecknande av en ny Lokal överenskommelse, LOK, där både det strategiska som operativa samarbetet har fördjupats och den lokala närvaron i Alvesta har utökats.

Resultat i förhållande till mål

Målet för projektet det första året är att 20 individer ska delta i projektet. Vid rapporteringstillfället är det 15 deltagare men ytterligare en väntas komma med. Deltagarna befinner sig i olika faser inom projektet och två har i dagsläget fått en anställning, varav den ena inom kommunen och den andra inom näringslivet.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-04

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Pierre Thorell
HR-chef

Datum
2025-11-04

Referens
KS 2025-00093 3.6.1

Delrapportering av projektet Alvestas väg mot arbete 2025-2027

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar informationen.

Sammanfattning

Kort bakgrund

Kommunstyrelsen har avsatt medel för satsningar som ska motverka långtidsarbetslöshet och bidra till inkluderingen i samhället. Kommunledningsförvaltningen, HR-avdelningen och förvaltningen för arbete och lärande bedriver sedan i våras projektet Alvestas väg till jobb (arbete AVA) enligt beslut i kommunstyrelsen (KS § 43/2025). Projektet ska bedrivas under perioden 2025-2027 och målgruppen är kommuninvånare med försörjningsstöd som med hjälp av stöd bedöms kunna ta sig in på arbetsmarknaden eller börja studera inom en rimlig tidsperiod. Kommunstyrelsen har även beslutat att återrapportering ska ske årligen senast under november månad.

Nuläge

Projektet startade strax innan sommaren 2025 då projektledare kom på plats, men tog verklig fart först i augusti. Projektledningen har tillsammans med handläggare och chefer intensivt arbetat för att finna nya snabba vägar till beslut om deltagande, hitta rätt individer och jobba med chefer. Projektledningen har även träffat chefer från näringslivet och kommunen för att berätta om projektet och dess möjligheter samt är högst delaktiga i uppbyggnaden av ett rekryteringsnätverk i Alvesta kommun.

Samarbetet med Arbetsförmedlingen har intensifierats genom tecknande av en ny Lokal överenskommelse, LOK, där både det strategiska som operativa samarbetet har fördjupats och den lokala närvaron i Alvesta har utökats.

Resultat i förhållande till mål

Målet för projektet det första året är att 20 individer ska delta i projektet. Vid rapporteringstillfället är det 15 deltagare men ytterligare en väntas komma med. Deltagarna befinner sig i olika faser inom projektet och två har i dagsläget fått en anställning, varav den ena inom kommunen och den andra inom näringslivet.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-04

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Pierre Thorell
HR-chef

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Lisa Åberg
Tf kanslichef

Datum
2025-11-14

Referens
KS 2025-00425 1.9.1

Svar på remiss av Nära Kronobergaren - Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026-2036

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta förslaget till yttrande över remissen ”Nära Kronobergaren - strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026–2036”. Yttrandet innebär att Alvesta kommun ställer sig bakom Region Kronobergs förslag till strategidokument och att Alvesta kommun poängterar vikten av att de ekonomiska mellanhavandena mellan region och kommun samt mellan kommun, region och stat bättre avspeglar de verkliga förhållandena år 2025.

Sammanfattning

Region Kronoberg har under en längre tids samarbete med länets åtta kommuner utarbetat ett förslag till en strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026–2036. Såväl politiska företrädare från Alvesta kommun som tjänstepersoner har medverkat i arbetet på olika sätt. Strategin ska enligt förslaget fungera som ett verktyg för chefer och ledare men ska också beskriva en riktning för medarbetare, kronobergare och samarbetspartners.

Med hjälp av nedanstående vägledande principer ämnar strategin underlätta i arbetet att arbeta för kronobergarnas bästa:

- Vi utgår alltid från vad som blir bäst för kronobergaren.
- Vi tar tag i problem direkt.
- Vi bidrar med vår kompetens och samverkar vid behov.
- Vi återkopplar till steget före och underlättar för steget efter.
- Vi gör det tillsammans!

Dokumentet innehåller dessutom fyra strategiska inriktningar:

- Kronobergarnas behov ska mötas på lika villkor och med hög kvalitet
- Kronobergarnas behov ska mötas nära och samordnat
- Kronobergarna är aktiva medskapare utifrån sina förutsättningar
- Kronobergarnas behov ska mötas med kompetens och arbetsglädje

Dessa strategiska inriktningar beskrivs så att dokumentet ska bli lätt att arbeta efter och för kronobergaren att ta till sig.

Ett förslag på yttrande finns framtaget som innebär att Alvesta kommun ställer sig bakom Region Kronobergs förslag till strategidokument och att Alvesta kommun poängterar vikten av att de ekonomiska mellanhavandena mellan region och

kommun samt mellan kommun, region och stat bättre avspeglar de verkliga förhållandena år 2025.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-14

Förslag på yttrande, 2025-11-14

Remissversion Nära Kronobergaren - Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026-2036

Remissmissiv, 2025-10-16

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Lisa Åberg
Tf kanslichef

Beslutet skickas till

Region Kronoberg

Region Kronobergs ärendenummer: 25HSN608
registrator@kronoberg.se

Alvesta kommuns svar på remiss av Nära Kronobergaren - Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026-2036

Alvesta kommun ställer sig bakom Region Kronobergs förslag till strategidokument men vill poängtera vikten av att de ekonomiska mellanhavandena mellan region och kommun samt mellan kommun, region och stat bättre avspeglar de verkliga förhållandena år 2025.

Alvesta kommun har, i likhet med de flesta andra kommuner, utmaningar när det gäller kostnader för omsorgen i kommunen. Det finns skäl att tro att dessa utmaningar kommer att tillta med tiden på grund av att vi har en nationell demografisk utmaning och att detta kan leda till att det goda samarbetet som vi idag har mellan Regioner och kommuner kan komma att utsättas för påfrestningar och få konsekvenser för invånarna.

En åldrande befolkning förklarar dock inte till fullo de ekonomiska utmaningar Alvesta kommun har avseende sin omsorgsverksamhet. Ytterligare en delförklaring är att det i samband med den riksomfattande ÄDEL-reformen som gjordes år 1992 även skedde en överföring av ansvaret för hemsjukvården från dåvarande landstinget Kronoberg till länets kommuner. Denna överföring medförde en skatteväxling för att finansiera hemsjukvården som blev en ny uppgift för kommunerna. Mer konkret innebar övergången att kommunen övertog ansvar för hemsjukvård inom ordinärt boende upp till sjuksköterskenivå och en överenskommelse med landstinget reglerade den ekonomiska ersättningen. De senaste 10-15 åren har det successivt skett förändringar som lett till att kommunens ansvar och kostnader för kvalificerad sjukvård i hemmet ökat. Dessutom har antalet snabba hemtagningar inneburit en kortare vårdtid hos regionen. Dåtidens beräkningar finansierar inte kommunens nutida uppdrag avseende kommunal primärvård/hemsjukvård, förskjutningen av ansvar är kraftfull genom de tidigare nämnda snabba hemtagningarna och den avancerade vården i hemmet.

Alvesta kommun vill därför poängtera att strategidokumentet, trots att det är gediget och ambitiöst, riskerar att bli tandlöst eftersom det saknas en diskussion om de ekonomiska förutsättningarna som krävs för att förverkliga dokumentet. Det är därför centralt att kommuner och regioner reglerar den ekonomiska ersättningen för snabba hemtagningar och avancerad vård i hemmet sinsemellan. Utöver detta krävs påtryckningar i alla de forum, främst nationella, så att både region och kommun får ekonomiska förutsättningar att ta det ansvar en åldrande befolkning förutsätter att offentliga instanser tar. Om dessa knutar kan lösas upp bedömer Alvesta kommun att det finns goda förutsättningar att leva upp till strategin ”Nära Kronobergaren”.

Alvesta kommun är medveten om att dokumentet efter denna remissrunda kan kräva betydande förändringar och önskar därför möjlighet att godkänna den slutliga strategin innan den blir gällande. Alvesta kommun ser positivt på att inleda en dialog som innebär en uppdaterad fördelning av ansvar och resurser i syfte att kunna förverkliga strategin ”Nära Kronobergaren”.

§ 146

Dnr KS-2025-00425 1.9.1

Svar på remiss av Nära Kronobergaren - Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026-2036

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott lämnar ärendet utan beredning.

Sammanfattning

Eftersom handlingar i ärendet inte är färdiga vid arbetsutskottets sammanträde föreslås arbetsutskottet lämna ärendet utan beredning till kommunstyrelsen.

Beslutsunderlag

Remissversion av Nära Kronobergaren 2026-2036

Remissmissiv, 2025-10-16

NÄRA KRONOBERGAREN

Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026–2036

Alvesta kommun
Lessebo kommun
Ljungby kommun
Markaryd kommun
Tingsryd kommun
Uppvidinge kommun
Växjö kommun
Älmhult kommun
Region Kronoberg

INLEDNING

Hälso- och sjukvården, skolan och socialtjänsten gör stor skillnad för kronobergarna varje dag. Vi har alla en viktig roll i arbetet med att främja en god hälsa hos kronobergarna, men framförallt finns vi där och möter varje individs unika behov av hälsa, stöd, vård och omsorg. Det gör arbetet meningsfullt och viktigt.

Omställningen och utvecklingen av framtidens hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst pågår för fullt. De komplexa samhällsutmaningar vi står inför knyter oss samman och kräver gemensam handling. Med utgångspunkt i kronobergarnas behov kan vi tillsammans utveckla en hållbar offentlig service som bidrar till att skapa jämlika och likvärdiga förutsättningar för en god hälsa i befolkningen.

Syftet med utvecklingsstrategin *Nära Kronobergaren* är att ge en samlad riktning i arbetet med att forma framtidens hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst i Kronobergs län. Med hjälp av denna strategi vill vi ta nästa steg och fördjupa den goda samverkan vi etablerat mellan region och kommuner i Kronoberg. Likaså är en utvecklad samverkan med andra myndigheter, civilsamhälle, näringsliv och akademi viktig. Tillsammans med kronobergarna bygger vi en starkare samverkan över organisationsgränserna. Strategin utgår från de nationella målbilderna och hämtar kraft i Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Strategin tar också avstamp i den regionala utvecklingsstrategin *Framtidens Kronoberg i Världen 2025–2035*.

Ju mer komplext ett system eller en utmaning är, desto enklare behöver vi möta det. Med hjälp av följande vägledande principer underlättar vi för vårt gemensamma system att leverera för kronobergarnas bästa.

- Vi utgår alltid från vad som blir bäst för kronobergaren.
- Vi tar tag i problem direkt.
- Vi bidrar med vår kompetens och samverkar vid behov.
- Vi återkopplar till steget före och underlättar för steget efter.
- Vi gör det tillsammans!

Utifrån strategin bygger vi en gemensam modell för uppföljning och regelbunden analys som skapar förutsättningar för en gemensam planering inför kommande år. Underlag och förslag på prioriterade områden lyfts därefter till politisk dialog i kommunalt forum, där beslut om inriktning kan fattas i bred samverkan. Arbetet konkretiseras i en gemensam plan för samverkan.

Strategin är framtagen i samverkan mellan Region Kronoberg och länets åtta kommuner genom *Ledningsgrupp för samordning av länets hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst*. Dokumentet har utarbetats i dialog med förtroendevalda, patientföreningar, kronobergare, professions-/funktionsrättsnätverk och tjänstepersoner i respektive organisation. Strategin ska framförallt fungera som ett verktyg för chefer och ledare men ska också beskriva en riktning för dig som medarbetare, kronobergare och samarbetspartner.

Tillsammans möter Vi framtiden!

I texten används genomgående ordet **Vi**. Med det menas; Region Kronoberg och länets kommuner Alvesta, Lessebo, Ljungby, Markaryd, Tingsryd, Uppvidinge, Växjö och Älmhult.

Med begreppet **Socialtjänst** avses stöd, service och omsorg till äldre, vissa funktionshindrade samt individ- och familjer.

Med begreppet **Skola** avses elevhälsans arbete. Även perspektivet elevhälsoarbete i form av skolans gemensamma systematiska arbete med elevers lärande, utveckling och hälsa som en viktigt främjande faktor för kronobergarens framtida hälsa.

Med begreppet **Hälso- och sjukvård** avses kommunal och regional primärvård, sjukhusvård, psykiatri, rehabilitering, habilitering, rättspsykiatri samt tandvård.

ATT MÖTA EN HÄLSO- OCH SJUKVÅRD, SKOLA OCH SOCIALTJÄNST I FÖRÄNDRING

Hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst utgör ett komplext system av många olika beslutsnivåer, vårdgivare, professioner och framför allt av många olika individer vars behov som ska mötas. Med en omvärld i ständig förändring påverkas förutsättningarna för verksamheterna både direkt och indirekt av en mängd faktorer. Det kan innebära stora utmaningar för det offentliga att fullgöra sitt uppdrag, men det kan också innebära goda möjligheter att utveckla och stärka välfärden.

EN HÅLLBAR UTVECKLING I EN FÖRÄNDERLIG TID

Globala utmaningar som exempelvis pandemier, klimatförändringar, antibiotikaresistens, krig och konflikt kräver gemensamma krafttag på många olika nivåer i samhället. Kommuner och regioner har en central roll i arbetet med att växla om till ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbara levnadsmönster. Genom att lyfta blicken och ta hänsyn till det som sker omkring oss, kan vi vara bättre rustade att leda utvecklingen i en medveten och önskad riktning. Sverige placerar sig ofta högt i internationella jämförelser bland annat vad gäller demokrati, pressfrihet och jämställdhet. Graden av tillit och förtroende i samhället är viktig för en hållbar och demokratisk utveckling. I Kronoberg finns en kultur av tilltro mellan människor och ett självförtroende att agera som behöver understödjas. Samtidigt ser vi en utveckling med ökande hälsoklyftor och ekonomisk ojämlikhet i befolkningen.

SAMVERKAN OCH SAMHÄLLSBYGGE

Ur ett nationellt perspektiv har Kronobergs län en stor befolkning utanför tätort och en landsbygd med förhållandevis god tillgång till service, trots en ganska gles struktur. En utmaning är hur detta ska kunna upprätthållas med ett minskande befolkningsunderlag. Att öppna upp för mer samverkan med andra aktörer och omgivande län är viktigt för att ta välfärden i Kronoberg in i framtiden. Hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst är några av många samhällsbyggare som, beroende på hur verksamheten bedrivs, kan bidra till att stärka länets attraktivitet. För att våra verksamheter ska utvecklas hållbart, med hänsyn till både invånarnas behov och länets geografiska förutsättningar, krävs en fördjupad samverkan. Denna bör omfatta perspektiv som digital och fysisk infrastruktur, kollektivtrafik, offentlig och privat service samt samverkan med länets näringsliv och akademi.

DEMOGRAFI, EKONOMI OCH FÖRSÖRJNINGSKVOT

Under de senaste decennierna, särskilt sedan mitten av 00-talet, har Kronobergs län haft en påtaglig befolkningstillväxt. 2025 års befolkningsprognos visar däremot på en blygsam befolkningstillväxt för Kronoberg. Mellan 2026–2036 förväntas antalet invånare i länet öka med 1,2 procent. Antalet äldre, 80+, förväntas öka betydligt medan åldersgruppen 0–19 år istället minskar. Antalet invånare i arbetsför ålder, 20–64 år, förväntas öka marginellt.

Dessa demografiska förändringar medför att försörjningskvoten förväntas öka. Enligt prognoser fram till år 2036 väntas en ökning i Kronoberg från dagens 82,6 till 83,1. Detta innebär att färre kommer att behöva försörja fler, att varje person i arbetsför ålder kommer att behöva försörja nära 0,83 personer utöver sig själv.

Den snabba utvecklingen av teknik, behandlingar och läkemedel ger oss stora möjligheter att förbättra den offentliga verksamheten, samtidigt som begränsningar i ekonomin kräver hårdare prioriteringar. Satsningar inom hela välfärdssystemet kommer fortsatt vara viktigt, men behovet av ett förstärkt förebyggande perspektiv är centralt. Nya styrande principer behöver ligga till grund för en omfördelning av resurser med syfte att åstadkomma såväl ökad kvalitet som bättre tillgänglighet och ett mer effektivt resursutnyttjande.

HÄLSOLÄGE OCH BEHOVSGRUPPER

Bortsett från pandemiåret 2020 har medellivslängden i Sverige ökat sedan 70-talet och hälsan förbättrats i alla åldersgrupper. Den självskattade hälsan har generellt rört sig i positiv riktning, men förekomsten av psykisk ohälsa och ensamhet i befolkningen ökar i flera grupper. Skillnaderna i hälsa varierar mellan olika socioekonomiska grupper och mellan könen. Många faktorer påverkar en individs hälsa, vissa kan individen själv påverka, andra inte. Men även de faktorer som individen kan påverka beror på förutsättningar, där har vi som offentliga aktörer ett ansvar att se till hela personens situation.

Barns och ungas hälsa i Sverige är i flera avseenden bland den bästa i världen, men förutsättningar för att uppnå en god och jämlik hälsa varierar. Främjande och förebyggande insatser för barn och unga behöver säkerställas i samverkan. Att gå ut skolan med godkända betyg är en stark indikator för framtida hälsa. Kronoberg följer i stort den nationella utvecklingen, vilket dessvärre pekar på en nedåtgående trend.

Barn som växer upp i familjer där det förekommer missbruk eller psykisk ohälsa riskerar allvarliga konsekvenser för sin hälsa, skolgång och framtida arbetsliv. Ekonomiska analyser visar att samhället skulle kunna spara upp till 35 miljarder kronor årligen om vi lyckas förhindra att dessa barn själva utvecklar liknande problem i vuxen ålder. Med rätt stöd i rätt tid kan vi bryta det destruktiva mönstret och ge barnen en bättre framtid.

Andelen kronobergare med kronisk sjukdom, som till exempel vissa former av hjärt-kärlsjukdom, diabetes, lungsjukdom, cancer, ledsjukdom och psykisk ohälsa, ökar. Behoven av rätt behandling och resurseffektiva arbetssätt ökar. Det sker bland annat genom preventiva åtgärder och stärkt egenvård. Hälsosamma levnadsvanor stödjer en positiv hälsoutveckling och kan bidra till att förhindra sjukdomsutveckling. Multisjuklighet som är särskilt vanligt hos äldre ställer också större krav på samordnade insatser.

KUNSKAPSBASERADE ARBETSSÄTT

Svensk hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst är kunskapsintensiva sektorer och håller generellt en hög kvalitet, men det finns en stor variation i hur bästa tillgängliga kunskap tillämpas. För att säkerställa en kunskapsbaserad, jämlik och resurseffektiv verksamhet av hög kvalitet är en tydlig struktur för kunskapsstyrning nödvändig. Den ska möjliggöra tillgång till nationellt, regionalt och lokalt kunskapsstöd i varje möte mellan profession och invånare samt vara ett stöd vid ledning, styrning och prioritering.

En framgångsfaktor är att det måste finnas förutsättningar för ett starkt och uthålligt utvecklings- och forskningsfokus i alla delar av verksamheten oavsett huvudman. Utvecklingen av akademiska verksamheter som fungerar som en bro mellan akademi och praktik är ett sätt att integrera forskningen i vardagen. När kunskap omsätts metodiskt i det dagliga arbetet kan vi möta invånarnas behov på bästa sätt.

INFORMATIONSDRIVNA ORGANISATIONER

Informationsflödet i dagens samhälle är påtagligt vilket medför att kraven på en medveten hantering ökar. Att vara en informationsdriven organisation innebär att data och kunskap används som stöd i vardagen – från planering till utveckling. Beslut grundas på fakta, erfarenheter och insikter, snarare än magkänsla eller invanda mönster. Statistik om invånarnas behov kan till exempel ligga till grund för en mer effektiv resursplanering. Genom tidig identifiering av mönster och trender möjliggörs också ett stärkt förebyggande arbete, vilket kan bidra till att vi undviker problem eller försämrad hälsa. Med rätt information skapas förutsättningar för att agera på rätt sätt och i rätt tid.

Informationsdrivet arbete är nära kopplat till digitalisering. Med digitala verktyg blir det enklare att samla in, analysera och dela information, vilket stärker samarbete och lärande i vardagen. För att lyckas krävs kompetensutveckling så att alla känner sig trygga att använda data och digitala verktyg som stöd i vardagen. Tillsammans bygger vi en kultur där kunskap och information driver förbättring - varje dag.

DEN DIGITALA UTVECKLINGEN

Den digitala utvecklingen har på några decennier möjliggjort ett helt nytt samhälle. Förutsättningarna för individen att själv styra och bidra i sin vardag har för flertalet förstärkts avsevärt. Kronobergaren förväntar sig digitala kontaktvägar med hög tillgänglighet. Utvecklingen kommer i och med det att bidra till att många offentliga verksamheter i allt större utsträckning blir platsoberoende. Samtidigt som offentlig verksamhet behöver ta till sig av ny, innovativ teknik för att skapa möjlighet för invånare att dra nytta av digitaliseringens fördelar så behöver även tillgång till service för de grupper som inte är digitala säkerställas.

MÅLBILD: NÄRA KRONOBERGAREN

År 2036 är region och kommuner i Kronoberg nära invånarna genom ett hållbart, jämlikt och sammanhållet system där varje kronobergare får rätt stöd i rätt tid – oavsett bostadsort eller livssituation. Våra samlade resurser används effektivt och verksamheter utformas utifrån kronobergarens behov, förmågor och förutsättningar.

Vi arbetar för trygghet, livskvalitet och jämlik hälsa i vardagen. Särskilt fokus läggs på hälsan hos barn, unga och särskilt sårbara grupper genom tidiga och samordnade insatser. Genom hälsofrämjande och proaktiva arbetssätt möter vi invånarna tidigt och anpassar information och stöd individuellt.

Vi främjar livslångt lärande och erbjuder kunskapsbaserade, jämlika och resurseffektiva verksamheter. Med fokus på relationer och tillgänglighet tar vi tillvara på invånarnas erfarenheter och bidrar till att stärka deras egna resurser.

Vi bygger robusta verksamheter som bidrar till vårt totalförsvar och i samverkan med invånarna kan vi bidra till en hållbar regional utveckling. Med primärvården som nav verkar vi i ett samordnat system som möter hela individens behov i samverkan med skola, socialtjänst och annan specialistvård.

Vi använder digitaliseringen som en möjliggörare. Tillsammans med mobila, flexibla och mer integrerade arbetssätt skapar vi förutsättningar för sömlösa kontakter, ökar tillgängligheten, delaktigheten och stärker det förebyggande arbetet.

Vi tar avstamp i frågan - ***Vad är viktigt för dig?*** - för att i varje kontakt kunna möta kronobergaren utifrån sina behov och förutsättningar.

VÄGEN DIT

För att ta oss närmare kronobergaren behöver vi prioritera och fokusera. Följande fyra strategiska inriktningar vägleder oss på vägen:

- Kronobergarnas behov ska mötas på lika villkor och med hög kvalitet
- Kronobergarnas behov ska mötas nära och samordnat
- Kronobergarna är aktiva medskapare utifrån sina förutsättningar
- Kronobergarnas behov ska mötas med kompetens och arbetsglädje

1 STRATEGISK INRIKTNING

KRONOBERGARNAS BEHOV SKA MÖTAS PÅ LIKA VILLKOR OCH MED HÖG KVALITET

SÅ MÖTER DEN STRATEGISKA INRIKTNINGEN MÅLBILDEN 2036

VI MÖTER KRONOBERGARNA PÅ LIKA VILLKOR

Vi leder och organiserar våra verksamheter i syfte att ge förutsättningar för en god och jämlik hälsa, stöd, vård och omsorg för hela befolkningen oberoende av var i länet individen lever och bor. Jämlika insatser handlar inte om att ge samma till alla utan om att erbjuda och ge insatser utifrån behov och på lika villkor. De med störst behov ska ges företräde. Insatser ska ges med respekt för alla människors lika värde och för den enskilda människans värdighet.

Genom förebyggande, behandlande och rehabiliterande insatser i samråd med kronobergaren har vi en unik möjlighet att stödja en positiv hälsoutveckling. Vi behöver tillsammans möta de ojämlikheter som finns i befolkningens hälsoutveckling och bättre anpassa insatser med utgångspunkt i aktuell kunskap om behov och målgrupp.

Alla verksamheter – oavsett vem som driver dem – ska ha förutsättningar att erbjuda en jämlik och likvärdig service. Exempel på insatser som riktar sig till hela befolkningen är barnhälsovård, elevhälsa och tandvård för barn. Samtidigt kan vi också behöva göra mer för barn och familjer som löper ökad risk för ohälsa.

VI ARBETAR TILLSAMMANS FÖR KRONOBERGARNAS BÄSTA

För att skapa trygghet och högt förtroende hos kronobergarna krävs ett starkt och medvetet samarbete inom och mellan våra verksamheter. Det är i det enskilda mötet med invånaren som värde skapas – men det bygger på att vi arbetar tillsammans mot samma mål.

Genom gemensamma arbetssätt och ett delat ansvar mellan ledning, chefer och medarbetare kan vi säkerställa att varje möte präglas av professionalitet, omtanke och engagemang. Ett personcentrerat och hälsofrämjande förhållningssätt behöver genomsyra hela verksamheten – inte som enskilda insatser, utan som en del av en gemensam kultur.

Samarbetet över enheter, verksamheter och yrkesgrupper är avgörande för att ge ett sammanhållet stöd till varje individ vi möter. Tillsammans stärker vi kronobergarnas tilltro till den egna förmågan, samtidigt som vi bygger förtroende för våra verksamheter. Den gemensamma målbilden utgår från att vi gör detta tillsammans för kronobergarnas bästa. Det bidrar också till ökad meningsfullhet och en känsla av sammanhang i det dagliga arbetet för oss alla.

VI ARBETAR PROAKTIVT, INNOVATIVT OCH HÅLLBART

För att möta framtidens utmaningar behöver vi arbeta med både struktur och nytänkande. Det kräver ett ledarskap som vågar tänka nytt – men också ett gemensamt ansvar för att agera hållbart, både socialt, ekologiskt och ekonomiskt.

Vi ska använda våra resurser klokt och långsiktigt. Med tydlig styrning, gemensamma arbetssätt och ett ständigt förbättringsarbete skapar vi en trygg och

jämlik service för alla. Det innebär att vi utgår från fakta, gör tydliga prioriteringar och vågar prova nya lösningar. För att lyckas med det behöver vi också följa upp, utvärdera och kvalitetssäkra det vi gör – och anpassa oss efter ny kunskap och aktuellt läge.

Vi följer hälsoläget i befolkningen och agerar när vi ser skillnader mellan grupper eller mellan kvinnor och män. För att nå en jämlik hälsa krävs både breda insatser för hela befolkningen och riktade insatser för dem som behöver mer stöd. Vi arbetar också aktivt för att undvika att människor faller mellan stolarna – och ser till att våra verksamheter hänger ihop. För att öka vår förmåga att tänka nytt behöver vi också involvera invånare, företag, civilsamhälle, universitet och andra offentliga aktörer i att forma framtidens hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst.

I ett förändrat omvärldsläge är det viktigt att vi fortsätter arbeta aktivt med säkerhet och beredskap. Kronobergarna ska kunna känna sig trygga med att vi kan upprätthålla vår verksamhet – även vid kris eller höjd beredskap.

VI ANVÄNDER DIGITALISERINGEN SOM MÖJLIGGÖRARE

Digitalisering ska vara en integrerad del i utvecklingen av våra verksamheter. Vi stärker förutsättningarna för informationsdriven verksamhet genom att systematiskt använda data för att förstå behov, följa upp våra resultat och fatta välgrundade beslut på både individ- och systemnivå.

Genom att utveckla realtidsdata kan vi agera mer proaktivt. Vi följer också teknikutvecklingen och identifierar nya smartare arbetssätt och investerar i ny teknik såsom artificiell intelligens, beslutsstöd och automatisering där det kan skapa värde för invånare och medarbetare.

2 STRATEGISK INRIKTNING

KRONOBERGARNAS BEHOV SKA MÖTAS NÄRA OCH SAMORDNAT

SÅ MÖTER DEN STRATEGISKA INRIKTNINGEN MÅLBILDEN 2036

VI UTVECKLAR NYA SÄTT ATT VARA TILLGÄNGLIGA

Vi vill att det ska vara enkelt för kronobergarna att komma i kontakt med oss. Tillgänglighet handlar om mer än öppettider och teknik. Vi måste också ta hänsyn till individens fysiska, psykiska och kommunikativa förmågor när vi planerar och organiserar våra verksamheter. Målet är att göra det så enkelt som möjligt att få kontakt, få rätt hjälp – och kunna bo kvar hemma med stöd, om det är det man vill. För att lyckas behöver vi bli mer flexibla. Vi ska kunna möta invånaren med rätt kompetens, på rätt sätt och i rätt tid – oavsett om det är digitalt eller fysiskt.

Därför behöver vi tillsammans utforma och erbjuda flera olika kontaktvägar, både digitala och fysiska, som kompletterar varandra och utgår från invånarnas behov och förutsättningar. Vi vill göra det lättare att använda våra digitala tjänster och se till att de fungerar smidigt över verksamhetsgränser, till nytta för både medarbetare och invånare. Alla som vill ska få möjlighet att använda den digitala tekniken i den utsträckning som passar dem.

Genom att tänka "digitalt först, fysiskt när det behövs" frigör vi resurser till dem som behöver fysiska möten – och minskar samtidigt onödig administration. Det gör att vi kan erbjuda vår kompetens på fler platser och i fler situationer. Vi utvecklar tillgängligheten i hela länet, men satsar särskilt på våra regionala kärnor och strategiska noder – platser som också är viktiga för sitt omland. Tillsammans med länstrafiken och samhällsplaneringen vill vi skapa en helhet som gör det lättare att nå oss, oavsett var i länet man bor.

VI SÄKERSTÄLLER KONTINUITET OCH SAMORDNING

Vi behöver arbeta systematiskt för att säkerställa att de personer som är i behov av kontinuitet och samordning får det. Kontinuitet i kontakten skapar en relation som både skapar tillit och trygghet. Det stärker också medarbetares engagemang och verksamhetens effektivitet. När kontinuiteten brister söker individer ofta vård och stöd i högre utsträckning. En hög kontinuitet ökar förutsättningarna för gott och säkert omhändertagande, vilket är särskilt angeläget för multisjuka, i alla åldrar, och för gruppen barn och unga.

För att stärka den fysiska, psykiska och sociala hälsan bland barn och unga ska vi fortsätta arbeta för en trygg och säker uppväxt för varje barn genom främjande, tidiga och samordnade insatser som utgår från barnets behov enligt Kronobarnsmodellen. Modellen vilar på barnkonventionen och barnets rätt att vara delaktig. Den bygger också på att skapa tillit mellan barnet, vårdnadshavare och våra olika verksamheter.

Inom hälso- och sjukvården ska vi, vid behov, erbjuda fast vårdkontakt, fast omsorgskontakt och/eller fast läkarkontakt samt individuell planering enligt

modellen för dokumenterad överenskommelse. Kronobergaren ska vara delaktig och känna sig trygg med att veta vilka vårdinsatser som är planerade och vad som blir nästa steg. Den vård, stöd och omsorg som inte kan bedrivas nära på grund av kvalitets- eller effektivitetsskäl, ska koncentreras inom regionen eller i vårdsamverkan med andra regioner och myndigheter.

VI SAMVERKAR MED PRIMÄRVÅRDEN SOM NAV

Mer resurser ska riktas till de delar i systemet som har goda förutsättningar att hantera både närhet till kronobergaren och komplexitet i fysiska, psykiska och sociala tillstånd. Primärvårdens centrala roll i välfärdssystemet behöver fortsatt stärkas för att kunna vara navet för kronobergaren. Det handlar om att primärvården ska ansvara för medicinsk bedömning och behandling, förebyggande arbete, omvårdnad och rehabilitering som inte kräver andra medicinska eller tekniska resurser, eller annan kompetens som inte finns på primärvårdsnivå.

När patientens tillstånd kräver resurser och kompetens som inte kan tillgodoses inom den egna verksamheten ska det finnas tydliga strukturer för samordning mellan vårdnivåer inom den egna organisationen och över organisationsgränser. Systemet måste vara begripligt för invånare, medarbetare, patienter och närstående. I arbetet med att vidareutveckla systemet är samverkan och en gemensam långsiktig planering mellan vårdnivåer, vårdgivare och andra aktörer en förutsättning.

3 STRATEGISK INRIKTNING

KRONOBERGARNA ÄR AKTIVA MEDSKAPARE UTIFRÅN SINA FÖRUTSÄTTNINGAR

SÅ MÖTER DEN STRATEGISKA INRIKTNINGEN MÅLBILDEN 2036

VI ARBETAR FÖREBYGGANDE OCH HÄLSOFRÄMJANDE FÖR EN FRISKARE FRAMTD

En god och jämlik hälsa i hela befolkningen, genom hela livet, kräver insatser med ett starkt förebyggande och hälsofrämjande fokus, oavsett verksamhetsområde. Vi behöver samverka och arbeta systematiskt och tillsammans med kronobergarna för att förebygga sjukdom, förhindra försämring och minska risken för återinsjuknande. Vår roll är att stötta människor i att själva kunna påverka sin hälsa. Därför ska stöd för egenvård och hälsosamma levnadsvanor integreras i våra processer och i varje individuell planering. Det innebär att vi i varje möte ska ha ett hälsofrämjande förhållningssätt där vi ser och stärker personens egna resurser och förmågor – både fysiskt och psykiskt. Ett särskilt fokus behöver finnas på förebyggande insatser och tidiga tecken på ohälsa hos barn och unga. God fysisk, psykisk och social hälsa är nödvändig för att skolan ska kunna utföra sitt uppdrag och för att eleverna ska kunna få goda förutsättningar att utvecklas på bästa sätt.

Kronobergarna bör betraktas som en resurs och rustas för livets med- och motgångar. Genom att fokusera på hälsa och möta varje individ utifrån ett helhetsperspektiv, skapar vi bättre förutsättningar för ett ökat välbefinnande. Det förebyggande uppdraget omfattar såväl patienter som befolkning. Vi behöver stärka våra strukturer för tidigt upptäcka psykisk ohälsa, våld i nära relationer och missbruk.

Vi har också ett särskilt ansvar för att sprida kunskap och ta initiativ till dialog, forskning och utveckling. Det förebyggande och hälsofrämjande arbetet ska vara en självklar del i verksamhetens uppföljning och utveckling.

VI FRÄMJAR KRONOBERGARNAS DELAKTIGHET

Vi utgår från ett personcentrerat förhållningssätt där vi har en nära och respektfull dialog med individen och deras närstående. Det innebär att vi ser varje kronobergare som en aktiv partner i de insatser som ges. Ett personcentrerat förhållningssätt bygger på jämlik samverkan mellan invånare och medarbetare, där insatser utformas gemensamt. Beslut fattas i samråd, med individens kunskap, erfarenheter, motivation och resurser som grund. Vi ska främja ett aktivt medskapande i samhället och människors möjligheter att mötas och ta stöd av varandra. Ett särskilt fokus ska finnas på att stärka delaktigheten för personer med nedsatt autonomi samt barns rätt till delaktighet – både som patienter och närstående. Våra lokaler och fysiska miljöer ska vara ändamålsenliga och främja delaktighet i mötet med våra verksamheter. Utöver detta ska kronobergare också erbjudas möjlighet att bidra till verksamheternas förbättrings- och utvecklingsarbete på ett systematiskt och strukturerat sätt.

VI KOMMUNICERAR INKLUDERANDE

För att kunna vara delaktig och ta till sig av de insatser som erbjuds behöver varje individ kunna hitta, förstå, värdera och använda hälsoinformation. Vi efterfrågar systematiskt kronobergarens kunskap och deras behov av information och anpassar insatser efter individuella behov och förutsättningar. Generell information och kommunikation ska vara tydlig och samordnad, ta hänsyn till samhällets mångfald och erbjudas på olika sätt. Kronobergaren ska ha möjlighet att delge våra verksamheter information inför sin kontakt med oss samt att ha tillgång till sin journal och vårdplanering. Det är viktigt att det finns rutiner och arbetssätt som säkerställer att information på ett ändamålsenligt sätt kan flöda mellan instanser så att kronobergaren inte behöver upprepa eller vara informationsbärare.

En stor andel kronobergare är handlingskraftiga och kan, med rätt information och stöd, fatta kloka beslut om sin hälsa. Digitaliseringen av våra verksamheter ska ge kronobergaren bättre möjligheter att vara delaktiga i sin egen vård genom digitala kanaler, egenmonitorering och förbättrad informationsdelning – vilket stärker självbestämmande och hälsa. Kronobergarnas egen kunskap och information är en viktig faktor för patientsäkerheten.

4 STRATEGISK INRIKTNING

KRONOBERGARNAS BEHOV SKA MÖTAS MED KOMPETENS OCH ARBETSGLÄDJE

SÅ MÖTER DEN STRATEGISKA INRIKTNINGEN MÅLBILDEN 2036

VI UTVECKLAR VÅRT LÄRANDE FÖR EN KUNSKAPSBASERAD VERKSAMHET

Kultur och struktur ska stimulera kontinuerligt lärande och erfarenhetsutbyte inom och mellan professionsgrupper, verksamheter och vårdgivare. Verksamhetsnära forskning och utveckling, med aktiv medverkan av kronobergare och ökade kliniska prövningar, ska tillsammans skapa förutsättningar för en kunskapsbaserad och jämlik verksamhet.

Kronobergare ska, i samma utsträckning som i universitetsregioner, få möjlighet att vara med i forskningsstudier. Chefer och ledare ska driva utvecklingsfrågor i sin verksamhet och medarbetare ska delta aktivt utifrån sin kompetens. Verksamheternas tillgång till data för uppföljning, prioritering och förbättringsarbete är en viktig förutsättning. Vår struktur för kunskapsstyrning ska bygga på nära samverkan mellan linjeorganisationen och den kunskapsorganisation som stöttar beslutsfattande och utveckling. Syftet är att varje verksamhet ska kunna utvecklas och arbeta utifrån bästa tillgängliga kunskap – och att denna kunskap ska finnas tillgänglig i varje möte med kronobergaren. Vi ska delta och bidra i nationella och regionala samverkansstrukturer.

VI HAR LÄTTILLGÄNGLIGA VERKSAMHETSSTÖD

Kunskaps- och beslutsstöd ska vara integrerade och samordnade i de system som används i verksamheternas vardag. Relevanta och uppdaterade riktlinjer och rekommendationer ska vara lättillgängliga och stödja säkra och jämlika insatser utifrån kronobergarens behov. Digitala lösningar med samordnad support ska underlätta för medarbetare att, tillsammans med kronobergaren, fatta beslut om bästa insats. Vi ska vara en aktiv part i den nationella utvecklingen av kunskaps- och beslutsstöd och digitala lösningar. Verksamhetsnära administrativa stöd ska vara ändamålsenliga och användarvänliga.

VI ARBETAR PÅ TOPPEN AV VÅR KOMPETENS

Våra verksamheter ska ha en god arbetsmiljö där medarbetare upplever arbetsglädje, meningsfullhet och trygghet i att kunna arbeta utifrån toppen av sin kompetens. Ett aktivt arbetsmiljöarbete för hälsofrämjande arbetsplatser ska stödja hållbart ledar- och medarbetarskap och en god arbetshälsa.

Kompetensutveckling ska erbjudas till chefer och medarbetare, främst utifrån organisationens och verksamhetens behov, men även utifrån den egna professionella utvecklingen. Vi ska skapa förutsättningar för gemensamma organisationsöverskridande utbildningssatsningar. Vi ska även uppmuntra kunskapsöverföring mellan professioner genom att stödja mer teambaserade

arbetssätt. Vi arbetar aktivt för att stärka forskningsperspektivet och utvecklingen av akademiska verksamheter. Genom att erbjuda attraktiva arbetsplatser kan våra verksamheter bättre bemannas med egen personal.

SÅ ARBETAR VI TILLSAMMANS

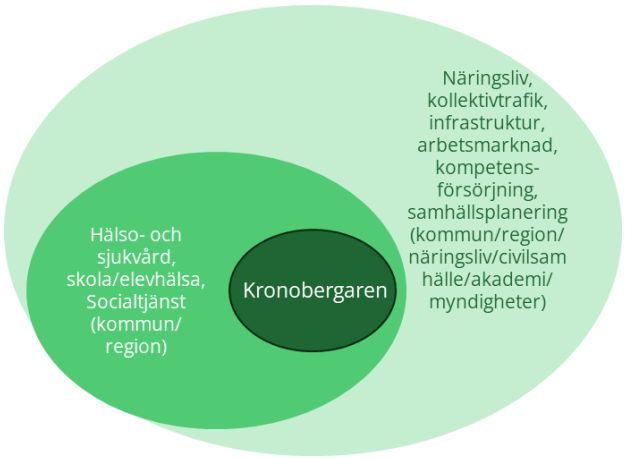
Hur vi agerar var för sig och gemensamt avgör hur vi kan få kraft i att nå målbilden. I följande avsnitt presenteras den gemensamma styrmodell som ska komplettera våra respektive organisationers styrmodeller. Även de samverkansforum som finns mellan region och kommun presenteras kort. Avsnittet redogör för hur vi konkret kommer arbeta tillsammans för att göra verklighet av målbilden **Nära kronobergaren**.

Nära kronobergaren tar avstamp i den regional utvecklingsstrategin *Framtidens Kronoberg i världen* (Figur 1). Nästa steg i konkretiseringen av strategin är att utarbeta en gemensam plan för samverkan inom hälsa, stöd, vård och omsorg. Den yttersta konkretiseringsnivån i samverkan är våra länsgemensamma avtal och överenskommelser som uppdateras regelbundet.

Figur 1. Konkretiseringstrappa för länsgemensamma dokument

VI STYR OCH LEDER TILLSAMMANS

Vi agerar i ett mycket större system idag än vad vi tidigare gjort, kontexten är global. Det som sker i omvärlden har stor påverkan på vår region och detta behöver vi ta hänsyn till när vi styr och leder. Att utöva ett systemledarskap innebär att se hela systemet som en enhet där alla aktörer bidrar till den gemensamma nyttan. Detta inkluderar att skapa gemensamma mål och strategier som alla aktörer arbetar mot. Ett systemledningsperspektiv kräver en hög grad av flexibilitet och förmåga att anpassa sig till förändrade förutsättningar och behov. Det handlar om att kunna möta komplexa utmaningar med gemensamma lösningar över organisationsgränser.



Figur 2. Illustration av systemets olika lager

För att ett systemledarskap ska fungera effektivt är det viktigt att det är tydligt vem som ansvarar för vad. Det skapar trygghet och förutsägbarhet för alla inblandade. Systemledarskap innebär också att kontinuerligt följa upp och utvärdera verksamheten för att säkerställa att målen uppnås och att verksamheterna ständigt förbättras. Det inkluderar även att arbeta med kompetensutveckling och att implementera bästa tillgängliga kunskap.

Omställningsarbete i samverkan mellan regionen och länets kommuner kräver att vi löpande utvecklar vår systematik och kapacitet att leda och styra systemet tillsammans. Det kräver också fortsatt utveckling av samverkan med de aktörer som befinner sig i systemets nästa lager.

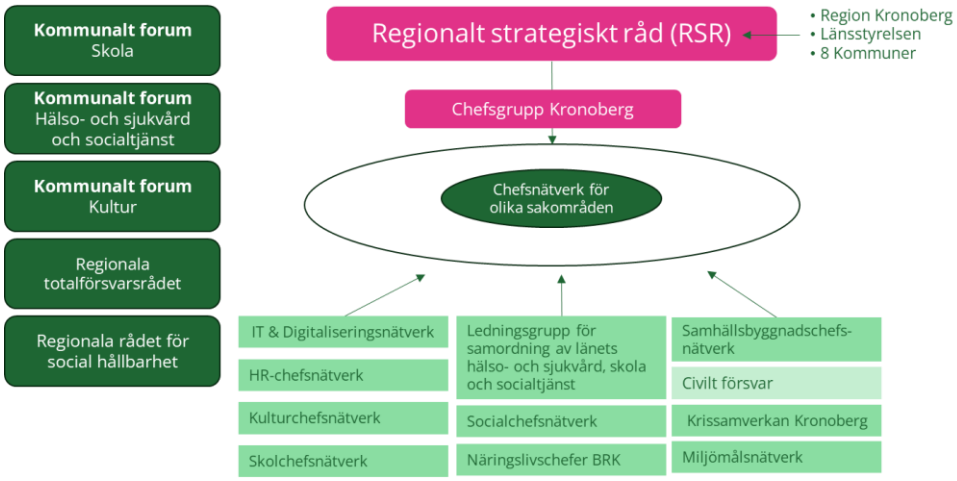
Vägledande principer

Ju mer komplext ett system eller en utmaning är, desto enklare behöver vi möta det. Med hjälp av följande vägledande principer underlättar vi för vårt gemensamma system att leverera för kronobergarnas bästa.

- Vi utgår alltid från vad som blir bäst för kronobergaren.
- Vi tar tag i problem direkt.
- Vi bidrar med vår kompetens och samverkar vid behov.
- Vi återkopplar till steget före och underlättar för steget efter.
- Vi gör det tillsammans!

Struktur och organisation

I Kronoberg arbetar vi i samverkan med Länsstyrelsen utifrån följande struktur (figur 3).



Figur 3. Illustration av länssamverkan Kronobergs län

Regionalt strategiskt råd (RSR) består av länets kommunchefer, regiondirektör, landshövding, samt politiska presidier. Syftet med rådet är att stärka arbetet med långsiktiga utvecklingsfrågor i hela Kronoberg. Kommunchefsgruppen bereder ärenden som har sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin samt aktuella områden som stärker samarbeten och stödjer kommuner, länsstyrelsen och regionen i sitt arbete. RSR ger i uppdrag åt underliggande chefsnätverk att prioritera arbete kring strategiska områden. Arbetet med omställningen av våra välfärdssystem gynnas av att socialtjänsten, vården, skolan tillsammans utövar ett systemledarskap med gemensamma prioriteringar och styr mot gemensam målbild.

De kommunala forumen för skola samt hälso- och sjukvård och socialtjänst är politiska samverkansarenor mellan länets åtta kommuner och Region Kronoberg. Forumen hanterar frågor som rör gemensamma prioriteringar i samverkan mellan hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst i Kronoberg.

Ledningsgrupp för samordning av länets hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst leder, genomför och följer upp arbetet utifrån den gemensamma målbilden *Nära kronobergaren*. Ledningsgruppen utgör en strategisk nivå för länssamverkan utifrån strategin och ansvarar för att bära arbetet vidare i respektive linjeorganisation. Ledningsgrupp för samordning består av hälso- och sjukvårdens ledning samt länets social- och skolchefer.

Regionala samverkans- och stödstrukturer (RSS) samordnas av SKR, Sveriges kommuner och regioner, och stödjer samverkan i frågor som rör kunskapsutveckling och kunskapsstyrning i socialtjänst och hälso- och sjukvård. RSS fungerar som en länk mellan den nationella, regionala och lokala nivån.

Som stöd till ledningsgruppen finns ett par *stödkonstellationer* på taktisk nivå som respektive huvudman bidrar till.

- Analys, planering och uppföljning
- Avtal och överenskommelser
- Vårdförlopp
- Kronobarnsmodellen

Tillfälliga uppdragsgrupper kan tillsättas av ledningsgruppen efter behov.

Ett systematiskt arbetssätt

Strukturen för ledning, styrning och genomförande av strategins mål och riktning bygger på ett processorienterat arbetssätt. Förhållningssättet har sin utgångspunkt i flöden – från behov till tillfredsställt behov – oberoende av huvudmannaskap.

Var och en tar ansvar för sin del i processen, men också för att det blir en sammanhållen helhet. En avgörande del i arbetsmetoden är att definiera och fastställa övergripande huvudprocesser och riktningsmål för ledning och styrning samt stöd. I ett strukturerat samarbete över de organisatoriska gränserna främjas kvalitet och effektivitet genom ett gemensamt ansvar för måluppfyllelse. När nya initiativ, förändringar och behov beaktas i respektive huvudprocess konkretiseras Nära kronobergaren i samverkan med övriga strategier och planer som tillsammans framträder som en sammanhållen helhet. Målet är att skapa en struktur där vi ser helheten och skapar värde för kronobergaren i hela kedjan. Processorientering handlar ytterst om att *skapa värde för de vi är till för.*

För att säkerställa en effektiv och behovsorienterad mål- och resultatstyrning bryts respektive huvudprocess ned i mer konkreta och uppföljningsbara riktningsmål som analyseras med hjälp av indikatorer. Uppdrag som rör flera huvudmän samordnas och leds inom den huvudprocess som uppdraget berör. Genom systematiskt kvalitetsarbete arbetar vi kontinuerligt med mindre förbättringar parallellt med större utvecklingssatsningar. Detta innebär att vi behöver arbeta utifrån två logiker, både kvalitetsledning och innovationsledning.

Behovsanalyser

Vi styr och leder systemet med utgångspunkt i kronobergarens behov och förutsättningar. Det handlar om att se till helheten, ta hänsyn till olika faktorer som påverkar människors liv, identifiera behoven och prioritera insatser på olika nivåer (figur 4). Det kan handla om främjande insatser som behöver göras för alla, förebyggande insatser för grupper av individer, tidig upptäckt av individer som har behov av stöd eller de individer som befinner sig i toppen av pyramiden, som ofta har många olika insatser där behoven av samverkan och samordning är stora. Inför planering genomförs gemensamma länsövergripande behovsanalyser. När det är möjligt ska de olika behovsnivåerna beaktas i framtagandet av nya arbetssätt, rutiner och processer mellan huvudmännen.

Figur 4. Behovspyramiden

Kärnuppdraget

För att kunna leverera mesta möjliga nytta för kronobergarna, med gemensamma resurser, leds och styrs arbetet med hjälp av tre huvudprocesser. Dessa spänner över flertalet lagrum, tillika olika huvudmannaansvar, och sammanfattas enligt följande:

1. Ge omsorg, stöd och vård
2. Främja hälsa
3. Verka för ett livslångt lärande

För att huvudprocesserna ska kunna omsättas mer konkret i planering, genomförande, uppföljning och förbättring bryts dessa ner i riktningsmål som består av SKRs fokusförflyttningar. Dessa ramar in de förflyttningar som behöver göras inom både hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst.

Riktningsmål

1. Öka fokus på person och relation
2. Möjliggöra för kronobergare att vara aktiva medskapare
3. Arbeta proaktivt och hälsofrämjande
4. Stärka samordning utifrån kronobergarens behov och fokus
5. Öka kvalitén och kostnadseffektiviteten

Uppföljning

Uppföljningen av strategin och omställningsarbetet sker gemensamt i länet, där både kommuner och regionen aktivt deltar. För varje riktningsmål finns en uppsättning indikatorer som utgör grunden för planering, uppföljning och analys (tabell 1). Dessa indikatorer är framtagna av SKR för att underlätta jämförbarhet och en stabil bas för att följa utveckling och framdrift av omställningen över tid, lokalt, regionalt och nationellt. För att fördjupa och bredda analysen kan indikatorerna kompletteras med annan lokal statistik och kvalitativa underlag.

Det är Ledningsgruppen för samordning av länets hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst som ansvarar för att genomföra den årliga uppföljningen. Arbetet sker i nära samverkan mellan länets aktörer, där varje samverkanspart – kommuner och region – bidrar med adekvat resurssättning för att möjliggöra en gemensam och förankrad analys.

Resultatet av den gemensamma analysen ligger till grund för planeringen inför kommande år. Underlag och förslag på prioriterade områden lyfts därefter till politisk dialog i kommunalt forum, där beslut om inriktning och insatser kan fattas i bred samverkan.

Tabell 1. Indikatorer för respektive fokusförflyttning. Källa SKR och Kolada

Från fokus på organisation till fokus på person och relation
Brukarbedömning hemtjänst äldreomsorg - få kontakt med hemtjänstpersonalen, andel (%)
Brukarbedömning hemtjänst äldreomsorg - mycket eller ganska trygga, andel (%)
Brukarbedömning särskilt boende äldreomsorg - läkare vid behov, andel (%)
Brukarbedömning särskilt boende äldreomsorg - mycket eller ganska trygga, andel (%)
Patientupplevd kvalitet avseende kontinuitet och koordinering i primärvården, index
Patientupplevd kvalitet avseende tillgänglighet i primärvården, index
Rimlig väntetid till vård- eller hälsocentral, andel (%)
Från invånare och patienter som passiva mottagare till aktiv medskapare
Elever i åk 8: Hur lätt eller svårt är det att få hjälp av elevhälsan till exempel skolsköterskan? Andel som svarat "Mycket lätt" eller "Ganska lätt", (%)
Förtroende för sjukvården i sin helhet, andel (%)
Invånare 65+ som varit mottagare av hälso- och sjukvård som kommunen ansvarar för (hemsjukvård), andel (%)
Invånare 80+ i särskilt boende eller med hemtjänst i ordinärt boende, andel (%)
Patientupplevd kvalitet avseende delaktighet och involvering i primärvården, index
Positiv inställning till 1177 Vårdguidens e-tjänster, andel (%)
Positiv inställning till att vårdas hemma med hembesök och stöd av digital teknik, andel (%)
Påverkbar slutenvård vid kronisk sjukdom, antal/100 000 inv.
Tillgång till fast bredband om minst 100 Mbit/s, andel (%)
Från reaktiv till proaktiv och hälsofrämjande
Invånare med bra självskattat hälsotillstånd, andel (%)
Fallskador bland personer 65+, 3-årsm, antal slutenvårdstillfällen /100 000 inv.
Fallskador bland personer 80+, 3-årsm, antal slutenvårdstillfällen/100 000 inv.
Vårdtid i dagar, antal/100 000 inv.
Elever i åk 9 som är behöriga till yrkesprogram, hemkommun, andel (%)
Invånare med fetma, andel (%)
Invånare 16-84 år som är stillasittande mer än 7 timmar per dag, andel (%)
Från isolerade vård- och omsorgsinsatser till samordning utifrån personens fokus
Besök på akutmottagning - 80 år och äldre, antal/1000 inv.
Brytpunktssamtal om övergång till palliativ vård för patienter i livets slutskede, andel (%)
Patienter med oplanerad återinskrivning inom 30 dagar, andel (%)
Personer 75+ år i särskilt boende med olämpliga läkemedel, andel (%)
Personer 75+ år med hemtjänst med olämpliga läkemedel, andel (%)
Vårdtid som utskrivningsklar, antal dagar/inv. 65+
Resurser och förutsättningar
Enhetsundersökningen, äldreomsorg - Omsorgspersonal med adekvat utbildning, vardagar i särskilt boende, äldreomsorg, andel (%) (-2023)
Heltidsarbetande månadsavlönade, kommun, andel (%)
Heltidsarbetande månadsavlönade, region, andel (%)
Kostnad äldreomsorg, kr/inv. 80+
Medarbetarengagemang (HME) totalt kommunen - Motivationsindex, senaste mätning på tre år
Medarbetarengagemang (HME) totalt regionen - Motivationsindex, senaste mätning på tre år
Nettokostnad hälso- och sjukvård (exkl. tandvård), kr/inv.

Nettokostnad primärvård totalt (exkl. primärvårdsansluten hemsjukvård och läkemedel), kr/inv.
Nettokostnadsavvikelse äldreomsorg, (%)
Tillsyn med digitalteknik dag- och/eller nattid finns tillgängligt för äldre som bor i ordinärt boende, (Breddinfört=2, testverksamhet=1, Nej=0)

Aktualitetsprövning

Strategin aktualitetsprövas i länssamverkan en gång varje mandatperiod.

Från: Alvesta Kommun Funktionsbrevlåda
Skickat: den 16 oktober 2025 10:53
Till: Kommunstyrelsen Funktionsbrevlåda
Ämne: VB: Remiss Nära Kronobergaren - Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026-2036
Bifogade filer: Remissversion Nära Kronobergaren 2026-2036 250930(494810)(0).pdf

Från: hanna.lunding@kronoberg.se <hanna.lunding@kronoberg.se>
Skickat: den 16 oktober 2025 10:50
Till: hanna.lunding@kronoberg.se
Ämne: Remiss Nära Kronobergaren - Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026-2036

Du får inte ofta e-post från hanna.lunding@kronoberg.se. Läs om varför det här är viktigt

Observera att det här mejlet har sitt ursprung utanför Alvesta kommun. Var försiktig om du inte väntar dig detta mejl eller känner till avsändaren, klicka inte på länkar eller öppna bifogade filer. Om du är osäker, ta kontakt med IT-enheten.

Välkommen att besvara remiss!

Den här remissen riktar sig till alla som berörs av *Nära Kronobergaren - Strategi för hållbar utveckling av hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län 2026–2036.* Några exempel på verksamheter som berörs är länets kommuner och myndigheter, organisationer, föreningar, samverkansparter, akademi och andra som kan ha ett intresse av den regionala utvecklingen inom området hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronoberg.

Under remisstiden hittar du informationen på webbsidan: Region Kronoberg

Bakgrund
Med gemensamma krafter har länets åtta kommuner och Region Kronoberg tillsammans tagit fram ett förslag till en länsgemensam långsiktig strategi för utvecklingen inom området hälsa, stöd, vård och omsorg i Kronobergs län, för perioden 2026-2036.

Målbild och riktning i Nära Kronobergaren utgår från *Framtidens Kronoberg i världen - Regional utvecklingsstrategi 2025-2035* samt de nationella prioriteringarna Nära Vård och Framtidens socialtjänst. Strategin syftar till att ge en tydlig gemensam riktning för det fortsatta arbetet samt stärka förutsättningarna för huvudmännen att tillsammans möta välfärdens utmaningar.

En projektgrupp med representation från länets kommuner och Region Kronoberg har under våren 2025 gemensamt tagit fram denna remissutgåva. Dialog och förankring har skett löpande i ett flertal forum såsom Regionalt strategiskt råd, Kommunalt Forum för hälso- och sjukvård och socialtjänst, Ledningsgrupp för samordning av hälso- och sjukvård, skola och socialtjänst. Inspel till strategins innehåll

har också inhämtats från Patient- och funktionsvariationsrådet, Resursgrupp nära vård samt olika nätverk, exempelvis nätverk för medicinskt ansvariga sjuksköterskor i länet.

Som samordnande part har Region Kronoberg uppdraget att skicka ut underlaget på remiss. Remissversionen är att betrakta som ett arbetsmaterial där varje remittent bidrar med perspektiv till den slutligt gemensamma strategin.

Vi önskar framför allt få synpunkter på följande:

- **Strategins målbild och prioriterade utvecklingsområden**: Möter målbilden, i sin helhet eller i delar, er bild av den önskvärda utvecklingen i länet?
- **Strategiska inriktningar:** Är innehållet, i sin helhet eller i delar, relevant utifrån ert perspektiv? Om inte, lämna gärna konkreta förslag på formuleringar av innehåll.
- **Genomförandet:** Hur ser ni att er organisation kan bidra till genomförandet av strategin? Inom vilken del av strategin har ni engagemang och vill ta ansvar?

Remissvaret
Remissvaren ska vara inskickade till Region Kronoberg senast 15 december 2025. Vid behov av ytterligare tid, meddela oss gärna via nedan kontaktuppgifter. Märk remissvaret med diarienummer 25HSN608.
Skicka era remissvar i wordformat med e-post till: registrator@kronoberg.se
Frågor under remisstiden kan ställas till Hanna Lunding *hanna.lunding@kronoberg.se* och Marcus Johansson *marcus.johansson2@kronoberg.se*

Tack på förhand!
Med vänliga hälsningar

Ida Eriksson
Ordförande hälso- och sjukvårdsnämnden
Region Kronoberg

Enligt uppdrag

Hanna Lunding
Samordnare Nära vård | **Strategi, planering och uppföljning**
0470-588000| 070-9673264
hanna.lunding@kronoberg.se
www.regionkronoberg.se

REGION KRONOBERG

Svar på remiss av betänkandet Nya regler om arv och testamente - bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande över remissen enligt ärendets bilaga 1, förslag på yttrande, vilket innebär att Alvesta kommun instämmer i stora delar av utredningens förslag.

Sammanfattning

Alvesta kommun har getts möjlighet att yttra sig över betänkandet Nya regler om arv och testamente – bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91). Utredningens uppdrag har varit att göra en översyn av reglerna om arv och testamente i ärvdabalken i syfte att åstadkomma en anpassning till den digitala och ekonomiska samhällsutvecklingen och till hur människor bildar familj i dag, samt att åstadkomma en modern, tydlig och trygg arvs- och testamentsrätt. I utredningen ges bland annat förslag om ett stärkt skydd för efterlevande sambo, begränsning av rätten att ärva eller ta testamente i fler fall än idag, införande av ett testamentsregister i offentlig regi samt förslag om förändringar gällande former för testamente, bland annat möjlighet att upprätta e-testamente. Utredningen har även haft i uppdrag att ta ställning till frågan om arvsrätt för kusiner och förslaget är att den inte bör utvidgas till att omfatta kusiner.

Framtaget förslag på yttrande innebär i stort att Alvesta kommun instämmer i stora delar av utredningens förslag. Förvaltningen för den gemensamma överförmyndarnämnden i östra Kronoberg har deltagit i framtagandet av förslaget på yttrande då förslagen i betänkandet framför allt har påverkan på överförmyndarens verksamhet.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-18

Bilaga 1 - Förslag på yttrande

Remiss av betänkandet Nya regler om arv och testamente - bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91)

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Peggy Hall
Kommunsekreterare

Beslutet skickas till

Justitiedepartementet

Mottagarens ärendenummer: Ju2025/01730
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L2@regeringskansliet.se

Alvesta kommuns svar på remiss av betänkandet Nya regler om arv och testamente – bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91)

Allmänt

Alvesta kommun instämmer i stora delar av utredningens förslag. Alvesta kommun tillstyrker särskilt utredningens förslag om ändringar i bouppteckningsreglerna för att efterarvsrätten ska kunna tillgodoses avsnitt i 5.3.3 samt förslagen gällande formerna för ett testamentsregister i offentlig regi i avsnitten 9.6.1, 9.6.2, 9.6.3. Övriga kommentarer gällande betänkandet framgår nedan under respektive avsnitt.

5.3.2 Ändrade regler om arvsavstående och möjlighet att testamentera till förmån för en efterlevande sambo

Alvesta kommun tillstyrker utredningens förslag om att ge möjlighet till avstående av arv till förmån till efterlevande sambo. Det saknas dock författningskommentar och det är därmed oklart i vilka situationer som överförmyndarnämnden bör lämna sitt samtycke till arvsavstående till förmån till efterlevande sambo. Alvesta kommun önskar förtydligande gällande när ett sådant samtycke bör ges. Detta är även relevant för gode män och förvaltare som behöver ta ställning till om de ska ansöka om överförmyndarens samtycke till arvsavstående.

9.4 Offentlig registrering av vissa andra uppgifter och handlingar

Alvesta kommun anser att ett offentligt register för framtidsfullmakter bör upprättas. Det skulle innebära en större tydlighet för tredje part och sannolikt en ökad användning av lagstiftningen. Om framtidsfullmakter används i större utsträckning skulle det kunna innebära minskade kostnader för kommuner och rättsväsende.

9.10.1 Absolut sekretess även efter testatorns livstid

Alvesta kommun anser att även överförmyndare och socialnämnd bör kunna begära ut en kopia av ett registrerat testamente i samband med handläggning av dödsbon.

15.4 Förslagens betydelse för den kommunala självstyrelsen och andra konsekvenser för kommuner och regioner

Utredningen har gjort bedömningen att de föreslagna ändringarna av lagstiftningen inte medför någon kostnadsökning för kommunerna. Alvesta kommun vill dock påpeka att en utvidgning av arvsrätten till kusiner skulle innebära mer komplicerade och omfattande släktutredningar vilket innebär ökade kostnader, som framgår på sidan 150. Kostnaden för detta hamnar ofta på kommunen. Utredningens

bedömning är även att fler gode män kommer behöva förordnas enligt 11 kap. 3 § föräldrabalken. Även detta medför ökade kostnader för överförmyndare i form av handläggningskostnader och arvode till gode män. Utöver detta skulle en utvidgad arvsrätt innebära att fler beslut enligt 15 kap. 5–6 § föräldrabalken behöver fattas av överförmyndare. Även detta innebär mer handläggningskostnader. Utifrån detta bör finansieringsprincipen beaktas.

§ 147

Dnr KS-2025-00386 1.9.1

Svar på remiss av betänkandet Nya regler om arv och testamente - bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91)

Beslut

Kommunstyrelsen lämnar ärendet utan beredning.

Sammanfattning

Eftersom handlingar i ärendet inte är färdiga vid arbetsutskottets sammanträde föreslås arbetsutskottet lämna ärendet utan beredning till kommunstyrelsen.

Beslutsunderlag

Betänkandet Nya regler om arv och testamente - bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91)

Remissmissiv, 2025-09-15

Länk till remiss av betänkandet Nya regler om arv och testamente – bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91)

Nya regler om arv och testamente – bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor, SOU 2025:91

Regeringskansliet

Remiss

2025-09-15
Ju2025/01730

Justitiedepartementet
Enheten för familjerätt och allmän förmögenhetsrätt
Kanslirådet Sofie Björklund
Telefon 08-405 41 53
E-post sofie.bjorklund@regeringskansliet.se

Betänkandet Nya regler om arv och testamente – bland annat ett testamentsregister i offentlig regi och ett stärkt skydd för efterlevande sambor (SOU 2025:91)

Remissinstanser

1. Alingsås kommun
2. Alvesta kommun
3. Arvsfondsdelegationen
4. Askersunds kommun
5. Attunda tingsrätt
6. Barnombudsmannen
7. Borås kommun
8. Botkyrka kommun
9. Båstads kommun
10. Cancerfonden
11. Domstolsverket
12. Eda kommun
13. Familjens Jurist
14. Familjerättssocionomernas Riksförening
15. Finspångs kommun
16. Fonus
17. Funktionsrätt Sverige
18. Föreningen Sveriges Överförmyndare

19. Försäkringskassan
20. Förvaltningsrätten i Falun
21. Förvaltningsrätten i Göteborg
22. Förvaltningsrätten i Luleå
23. Gislaveds kommun
24. Giva Sverige
25. Gällivare kommun
26. Gävle kommun
27. Göta hovrätt
28. Halmstads kommun
29. Haparanda kommun
30. Helsingborgs kommun
31. Hovrätten för Övre Norrland
32. Hultsfreds kommun
33. Härjedalens kommun
34. Hässleholms kommun
35. Integritetsskyddsmyndigheten
36. Kalmar kommun
37. Kammarkollegiet
38. Kammarrätten i Stockholm
39. Karlskrona kommun
40. Karlstads kommun
41. Konkurrensverket
42. Kronofogdemyndigheten
43. Lawly
44. Lantmäteriet
45. Lantmäterimyndigheten i Göteborgs kommun
46. Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun
47. Lexly
48. Linköpings kommun

49. Lunds universitet (Juridiska fakulteten)
50. Lycksele kommun
51. Malmö tingsrätt
52. Myndigheten för delaktighet
53. Myndigheten för digital förvaltning
54. Myndigheten för familjerätt och föräldraskapsstöd
55. Norbergs kommun
56. Pensionsmyndigheten
57. Pensionärernas riksorganisation
58. Riksarkivet
59. Riksdagens ombudsmän
60. Riksförbundet Gode män och Förvaltare
61. Röda Korset
62. Skatteverket
63. Skövde kommun
64. Sparbankernas Riksförbund
65. SPF Seniorerna
66. Stockholms kommun
67. Stockholms tingsrätt
68. Stockholms universitet (Juridiska fakulteten)
69. Storumans kommun
70. Svenska Bankföreningen
71. Svensk Försäkring
72. Sveriges advokatsamfund
73. Sveriges Begravningsbyråers Förbund
74. Sveriges Juridiska Byråer
75. Sveriges Kommuner och Regioner
76. Sveriges Riksidrottsförbund
77. Svenskt Näringsliv
78. Säffle kommun

79. TB Testamentsbyrån AB
80. Tjänstepensionsförbundet
81. Uddevalla kommun
82. Umeå kommun
83. Umeå tingsrätt
84. Vaxholms kommun
85. Östhammars kommun
86. Verahill
87. Åklagarmyndigheten

Remissvaren ska ha kommit in till Justitiedepartementet **senast den 15 januari 2026**. Svaren bör lämnas per e-post till **ju.remissvar@regeringskansliet.se** och med kopia till **ju.L2@regeringskansliet.se**. Ange diarienummer **Ju2025/01730** och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

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

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet.

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

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Betänkandet kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Remissinstanserna kan utan kostnad beställa tryckta exemplar av betänkandet via ett beställningsformulär hos Elanders Sverige AB.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Danijela Pavic
Ämnesråd

Kopia till

Elanders Sverige AB, e-postadress: betankande@elanders.com

§ 148

Dnr KS-2025-00389 1.9.1

Svar på remiss av betänkandet Skärpta villkor för anhöriginvandring (SOU 2025:95)

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott lämnar ärendet utan beredning.

Sammanfattning

Eftersom handlingar i ärendet inte är färdiga vid arbetsutskottets sammanträde föreslås arbetsutskottet lämna ärendet utan beredning till kommunstyrelsen.

Beslutsunderlag

Betänkandet Skärpta villkor för anhöriginvandring (SOU 2025:95)

Remissmissiv, 2025-09-18

Länk till remiss av betänkandet Skärpta villkor för anhöriginvandring (SOU 2025:95)

Skärpta villkor för anhöriginvandring, SOU 2025:95

Regeringskansliet

Remiss

2025-09-18
Ju2025/01907

Justitiedepartementet
Enheten för migrationsrätt

Remittering av betänkandet Skärpta villkor för anhöriginvandring (SOU 2025:95)

Remissinstanser

1. Alingsås kommun
2. Almega
3. Alvesta kommun
4. Arbetsförmedlingen
5. Arbetsgivarverket
6. Asylrättscentrum
7. Barnombudsmannen
8. Bodens kommun
9. Business Sweden
10. Civil Rights Defenders
11. Centrala studiestödsnämnden
12. Delegationen för migrationsstudier
13. Diskrimineringsombudsmannen
14. Domstolsverket
15. Eskilstuna kommun
16. Föreningen Svenskar i Världen
17. Försäkringskassan
18. Förvaltningsrätten i Göteborg (migrationsdomstolen)
19. Förvaltningsrätten i Luleå (migrationsdomstolen)

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 46 31
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Herkulesgatan 17
E-post: ju.registrator@regeringskansliet.se

20. Förvaltningsrätten i Malmö (migrationsdomstolen)
21. Förvaltningsrätten i Stockholm (migrationsdomstolen)
22. Göteborgs kommun
23. Hagfors kommun
24. Independent Living Institute
25. Institutet för mänskliga rättigheter
26. Integritetsskyddsmyndigheten
27. Justitiekanslern
28. Jämställdhetsmyndigheten
29. Kammarrätten i Stockholm (Migrationsöverdomstolen)
30. Konjunkturinstitutet
31. Kriminalvården
32. Kumla kommun
33. Landsorganisationen i Sverige (LO)
34. Länsstyrelsen i Blekinge län
35. Länsstyrelsen i Dalarnas län
36. Länsstyrelsen i Norrbottens län
37. Länsstyrelsen i Skåne län
38. Länsstyrelsen Västra Götaland
39. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
40. Länsstyrelsen i Örebro län
41. Malmö kommun
42. Migrationsverket
43. Myndigheten för delaktighet
44. Myndigheten för ungdoms- och civilsamhällesfrågor
45. Nacka kommun
46. Polismyndigheten
47. Regelrådet
48. Region Jönköpings län
49. Region Norrbotten

50. Region Skåne
51. Region Stockholm
52. Riksdagens ombudsmän (JO)
53. Riksorganisationen GAPF
54. Ronneby kommun
55. Rädda Barnen
56. Rättsmedicinalverket
57. Skellefteå kommun
58. Småkom
59. Stockholms kommun
60. Sundsvalls kommun
61. Svenska institutet
62. Svenska kyrkan
63. Svenska Röda Korset
64. Svenskt Näringsliv
65. Sveriges advokatsamfund
66. Sveriges akademikers centralorganisation (SACO)
67. Sveriges ambassad i Addis Abeba
68. Sveriges ambassad i Bangkok
69. Sveriges ambassad i Washington
70. Sveriges generalkonsulat i Istanbul
71. Sveriges Kommuner och Regioner
72. Sveriges universitetslärare och forskare
73. Säkerhetspolisen
74. Tillväxtverket
75. Tjänstemännens centralorganisation (TCO)
76. Trelleborgs kommun
77. Umeå universitet (juridiska institutionen)
78. UNHCR:s kontor för de nordiska och baltiska länderna
79. UNICEF Sverige

80. Uppsala universitet (juridiska fakulteten)
81. Vinnova
82. Västra Götalandsregionen
83. Åre kommun

Remissvaren ska ha kommit in till Justitiedepartementet **senast den 18 december 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till ju.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till ju.L7@regeringskansliet.se. Ange diarienummer Ju2025/01907 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

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

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet. Om remissen är begränsad till en viss del av betänkandet, anges detta inom parentes efter remissinstansens namn i remisslistan. En sådan begränsning hindrar givetvis inte att remissinstansen lämnar synpunkter också på övriga delar.

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

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Betänkandet kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Remissinstanserna kan utan kostnad beställa tryckta exemplar av betänkandet via ett beställningsformulär hos Elanders Sverige AB.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss (SB PM 2021:1). Den kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Viktoria Haglund
Ämnesråd

Kopia till

Elanders Sverige AB, e-postadress: betankande@elanders.com

Svar på remiss av förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2030

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande enligt framtaget förslag enligt ärendets bilaga 1.

Sammanfattning

Trafikverkets förslag på nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2030 beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur medlen 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.

Alvesta kommun har fått möjlighet att lämna synpunkter på förslaget senast den 30 december 2025

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-17

Bilaga 1 - Förslag på yttrande, 2025-11-17

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2027, 2025-11-03

Bilaga 1 till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037, 2025-11-03

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Therese Lindström
Planchef

Emil Malm
Trafikingenjör

Beslutet skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Mottagarens diarienummer: LI2025/01587

Alvesta kommuns svar på remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Övergripande

I förordet till förslaget står det att det är en plan som leder till mer framkomliga och tillförlitliga vägar och järnvägar. Planen behöver kompletteras med en övergripande sammanställning där det synliggörs hur de sträckorna med kapacitetsbrist påverkas av förslag till nationell plan samt redan beslutade trimningsåtgärder. Planen behöver kompletteras med fler sammanställningar likt Figur 19 på sidan 60 med information om kapacitetsbegränsningar med basprognoser över flera år och tillsammans med de satsningar som är föreslagna i planen. Detta skulle leda till en lättare överblick om hur prioriteringarna påverkar kapaciteten på järnvägen. Det behöver också föras ett resonemang kring vilka nya eller befintliga sträckor med kapacitetsbrist som påverkas av de satsningar som nu föreslås. Åtgärderna som har ställts mot varandra har stort fokus på de enskilda samhällsekonomiska bedömningarna för respektive åtgärd. Nationella och regionala satsningar behöver samordnas och se på helhet mer än på resultat i det enskilda projektet.

En övergripande analys för hur de föreslagna åtgärderna är fördelade geografiskt behöver göras tillsammans med hur detta påverkar konkurrensen nationellt kopplat till näringsliv, arbets- och bostadsmarknadsregioner och tillväxt. På sidan 179 lyfter Trafikverket fram att utvecklad infrastruktur i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader. Planen behöver kompletteras med ett resonemang kring hur fördelningen är gjord och vilka effekter detta möjliggör eller riskerar geografiskt.

Alvestas centrala läge i södra Sverige har alltid varit en betydelsefull nod mellan kust-till-kust-banan och Södra stambanan. Med det ändrade geopolitiska läget får Alvestas position framåt en än mer avgörande roll för infrastrukturen för både järnväg och för Rv. 25 från väst till öst. Satsningar som görs i nationell plan för infrastruktur har stor betydelse för människors vardag i fredstid men bidrar också till ett robust samhälle i händelse av höjd beredskap eller krig.

Alvesta kommun ser positivt på att förslaget öppnar upp för alternativa metoder för genomförandet av objekt för att påskynda projekt och hålla nere kostnaderna. Detta ses som något som även kan genomföras på regional nivå.

Gemensam planering i länet

Alvesta kommuns planering utgår från den Regionala utvecklingsstrategin för Kronoberg samt en gemensam utvecklingsstrategi för Alvesta och Växjö. Alvesta tar stort ansvar för att vara ett nav för hållbara resor på järnväg, kollektivtrafik och cykel. För att kunna upprätthålla en bra nivå på planeringen krävs långsiktiga beslut som går att lita på över tid. Alvesta kommun ställer sig bakom det gemensamma yttrandet på nationell plan som är signerat av Region Kronoberg tillsammans med länets alla kommuner.

Dubbelspår Alvesta-Växjö behöver finnas med som namngivet objekt

Banan mellan Alvesta och Växjö är en av Sveriges mest belastade enkelspåriga sträckor med över 100 tåg per vardag. Dubbelspår ger ökad kapacitet för både person- och godstrafik, kortare restider och bättre kopplingar mot Södra stambanan. Den är också en förutsättning för punktlighet, robusthet och framtida trafikökningar. För att minska restiden och få en mer robust infrastruktur samt förbättrad punktlighet, behöver partiellt dubbelspår vid Grönsängen kombineras med ytterligare ett partiellt dubbelspår. Dubbelspåret ska inte falla ur nationell plan för att Trafikverket inte har tid att utreda nästa steg utifrån vad Trafikverket kallar nya förutsättningar, nästa steg behöver prioriteras innan nationell plan antas.

Specifika trimningsåtgärder redovisas inte i nationell plan. Mötesspår vid Grönsängen nämns dock som en trimningsåtgärd som behöver genomföras innan ytterligare en partiell dubbelspårsutbyggnad mellan Alvesta-Växjö. Det behöver förtydligas att trimningsåtgärden inte bara ska bli ett mötesspår för att lösa de begränsningar som finns idag utan behöver byggas som ett partiellt dubbelspår som klarar av längre och snabbare tåg. Åtgärden är nära den ekonomiska gränsen för namngivna objekt, ett resonemang behöver finnas i planen hur åtgärden säkerställs om det drabbas av fördyrande omständigheter. Åtgärden bör få större utrymme i samband med dubbelspårsutbyggnaden i nationell plan för att säkerställa genomförandet under planperiodens första del.

Dubbelspåret finns med som förslag på prioriterade utredningar. I texten framgår att Trafikverket behöver identifiera rätt åtgärd med rätt utformning och innehåll inför nästa planrevidering. Alvesta kommun anser att det redan finns utredningar nog och prioriteringar behöver med i nationell plan nu.

Triangelspår Alvesta

Triangelspåret i Alvesta kommer att skapa direkta förbindelser mellan Kust-till-kustbanan och Södra stambanan, utan behov av tidskrävande växlingar eller rundgång i bangården. Det skulle förbättra både godstrafikens och persontågens flöden, öka kapaciteten i ett av södra Sveriges viktigaste järnvägsnav. Åtgärden är särskilt betydelsefull för att möjliggöra effektiva transporter i syd–västlig riktning och avlasta stambanan från onödiga rörelser och kapacitetskonflikter. Projektets lokaliseringsutredning i relation till miljöbalkens 3 kapitel 4 § (jordbruksmark) bör prioriteras i tid så att rätt ekonomiska förutsättningar avsätts i nationell plan för åtgärden.

I tidigare samråd har en mer tätortsnära sträckning för triangelspåret varit aktuellt. Det förslag som nu ligger går över jordbruksmark och någon lokaliseringsutredning är ännu inte genomförd. Ekonomiska ramar i nationell plan behöver ta höjd för båda sträckorna som är av riksintresse. Det ekonomiska intresset att bygga järnväg i det enskilda projektet får inte se förbi övriga hållbarhetsdimensioner eller riskera att lägga över ett ekonomiskt ansvar på regional eller kommunal nivå för uteblivna insatser. Nuvarande förslag riskerar att så blir fallet om inte förslagen ställs mot varandra i en jämförelse både för ekonomi där den totala summan analyseras för projekt på nationell, regional och lokal nivå ingår samt en bedömning utifrån ekologisk och social hållbarhet.

Förslag till nationell plan lyfter fram att planen kan bidra till ekologisk hållbarhet genom att minska infrastrukturens påverkan på landskap, vatten och natur- och kulturmiljöer. (Sid. 179). De ekonomiska ramarna för projektet i nationell plan riskerar att åtgärden inte går att genomföra eftersom en lokaliseringsutredning utifrån såväl social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet inte är genomförd.

Riksväg 25

Stråket Halmstad-Kalmar är centralt för den öst-västliga mobiliteten i hela Sydsverige. Det är viktigt med en generellt hög standars avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Norrleden tillsammans med sträckan Halmstad-Simlångsdalen bör ges högre prioritet i nationell plan.

Kapacitetshöjningar på Södra stambanan behöver säkerställas i planen

Flera namngivna åtgärder som ökar kapaciteten på Södra stambanan hamnar utanför planen eller som åtgärder som kan genomföras om potten ökar med 10 %. Södra stambanan, genom och söder om Kronoberg, är central för hela Sydsveriges tågtrafik och avgörande för att hantera de ökade godsflöden som följer av Fehmarn Bält-förbindelsen. En moderniserad och kapacitetsstark Södra stambana förbättrar tillgängligheten till järnvägen för hela Kronoberg.

Utredningen om Södra stambanans utbyggnad mellan Hässleholm och Alvesta behöver påbörjas under planperioden. Stationerna längs Södra stambanan inom kommunen samt Alvesta station som nod är av stor betydelse för Alvesta kommuns näringsliv, invånare och besökare och en väl fungerande Södra stambana är avgörande för kommunens hållbara utveckling.

Kommentarer kring nationell plan med sidhänvisning

Alvesta kommun ser det som viktigt att följa upp bedömningen om att tillgången på el inte väntas vara avgörande för transporternas elektrifiering. Det bör också följas upp hur resultatet blir när/om elbolagen ges möjlighet att bygga på prognoser. (sid. 47)

Föreslagen plan tar inte upp förslag på incitament för att förflytta godstransporter från väg till järnväg. Satsningar från näringsliv, region eller kommun bör få stöttning från nationell plan för att öka möjligheterna att få fler godstransporter på järnväg. En analys över vad som skulle behövas för att näringslivet skulle nyttja järnvägen mer än idag bör vara ett uppdrag som lyfts i nationell plan. (sid. 50)

Kapacitetsbegränsningar med basprognos 2045 redovisas men Alvesta kommun saknar en karta över hur förslagna åtgärder i nationell plan reducerar de röda sträckorna. En likvärdig karta med prognos för hur flödena blir efter genomförandet behöver tas fram. (sid. 60)

Någon analys av riskerna med att inte genomföra informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder finns inte i förslaget och det är svårt att ta ställning till hur det påverkar möjligheten att nå de transportpolitiska målen. (Sid. 70)

Trafikverket framför i planen att medfinansiering från stadsmiljöavtal har bidragit till ökad takt i omställning till ett mer hållbart resande. Alvesta kommun saknar ett resonemang kring hur nu föreslagen plan fångar upp de åtgärder som tidigare kunde finansieras via stadsmiljöavtal. (Sid. 74)

Förslag om en ny lag om kollektivtrafikskydd är ute på remiss. Lagen kan leda till att vissa bytespunkter behöver resurskrävande förstärkningar och bidrag till dessa bör kunna hanteras inom drift från nationell plan. (Sid. 94)

I planen lyfts det att planen har tagit hänsyn till att inte i onödan skapa ryckighet i andra aktörers planering. Nuvarande förslag till nationell plan har tagit höjd för en summa för genomförandet av triangelspår Alvesta som inte medför en planskild korsning vid södra infarten, planskildheten har legat till grund för planering på regional och kommunal nivå och det blir en ryckighet om detta inte ges möjlighet till i nationell plan. (Sid. 103)

Partiell dubbelspårsutbyggnad Alvesta-Växjö motiveras på ett felaktigt sätt i förslaget. ”Planerat regionsjukhus kommer inte att genomföras, vilket gör att motivet för investeringen bortfaller liksom stora delar av nyttorna.” Motiveringen bör bytas ut mot ”För att minska restiden och få en mer robust infrastruktur samt förbättrad punktlighet, behöver partiellt dubbelspår vid Grönsängen kombineras med ytterligare ett partiellt dubbelspår.” (Sid. 105)

Det saknas information i nu föreslagen plan hur objekt som tidigt i processen beräknas vara en trimningsåtgärd men som riskerar att hamna över 150 miljoner kronor hanteras. Det bör föras ett resonemang kring riskreserv även i dessa objekt. (Sid. 115)

Grundkriterier för när riskreserven får nyttjas bör kompletteras med att kostnadsreduktion inte får innebära att andra intressen får stå tillbaka på ett ohållbart sätt enbart till fördel för det ekonomiska. (Sid. 115)

Bedömningskriterierna bör kompletteras med ”om åtgärden blir dyrare för att bidra till att nå de 17 globala målen för Agenda 2030”. Det behöver även finnas ett kriterium kopplat till den totala skattekronan så att viktiga noder inte prioriteras bort på grund av att medfinansiering inte är möjlig. (Sid. 116)

I planen bör det framgå att Trafikverkets nuvarande tolkning av begreppet ”funktionellt samband till statlig väg” ska revideras. I stället bör fokus ligga på att utveckla sammanhängande stråk med prioritet på trafiksäkerhet, framkomlighet och genhet. (Sid. 121)

Samverkan bör också inkludera regionens och berörda kommuners företrädare för trafikfrågor för att få satsningar som är effektiva och hållbara på såväl nationell, regional och kommunal nivå. (Sid. 121)

Stycket om ökad och säker cykling behöver utvecklas. Delar av planen annonserar att det ska skötas helt via länstransportplanen och under rubriken ökad och säker cykling framgår att cykelvägar kan prioriteras. Gränsdragningen mellan vad som anses ingå i länstransportplaner i förhållande till nationell plan riskerar att bli otydlig. (Sid. 123)

§ 149

Dnr KS-2025-00409 1.9.1

Svar på remiss av nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2030

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott lämnar ärendet utan beredning.

Sammanfattning

Eftersom handlingar i ärendet inte är färdiga vid arbetsutskottets sammanträde föreslås arbetsutskottet lämna ärendet utan beredning till kommunstyrelsen.

Ordförande informerar om att det pågår ett arbete i länet med att ta fram ett gemensamt svar. Planen är att kommunstyrelsen även ska besluta om ett eget svar gällande de specifika förutsättningarna för Alvesta kommun.

Beslutsunderlag

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Bilaga 1 till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

TRAFIKVERKET

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Huvudrapport

Trafikverket
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

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

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Dokumentdatum: 30 september 2025

Ärendenummer: TRV 2025/37255

Kontaktperson: Pär-Erik Westin

Publikationsnummer: 2025:111

ISBN 978-91-8045-477-3

Innehåll

Innehåll 3

Förord 6

Sammanfattning 7

Första delen: Utgångspunkter 31

1 Uppdragets genomförande 32

1.1 Framtagande av planförslaget 32

1.2 Transportpolitiska mål och principer 41

2 Transporternas förväntade utveckling 43

2.1 Persontransporter 44

2.2 Godstransporter 48

2.3 Kapacitetsutnyttjande 53

2.4 Trafiksäkerhet och klimat 61

3 Gränsöverskridande planering 64

3.1 Europeisk transportpolitik 64

3.2 Nordisk samplanering av infrastruktur 66

4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet 69

4.1 Planering enligt fyrstegsprincipen 69

4.2 Pågående informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder 70

4.3 Stadsmiljöavtal 72

Andra delen: Förslag 76

5 Fördelning av medel i sammanfattning 77

6 Vidmakthållande av transportinfrastrukturen 81

6.1 Vägsystemet 81

6.2 Järnvägssystemet 91

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

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

Tredje delen: Effekter 157

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

Fjärde delen: Genomförande 206

10 Genomförbarhet 207

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

11 Kostnadsstyrning 220

12 Ekonomiska ramar och finansiering 227

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

Referenser 239

Bilaga 1 – Ekonomisk sammanställning 241

Förord

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

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

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

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

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

På uppdrag av Trafikverkets styrelse

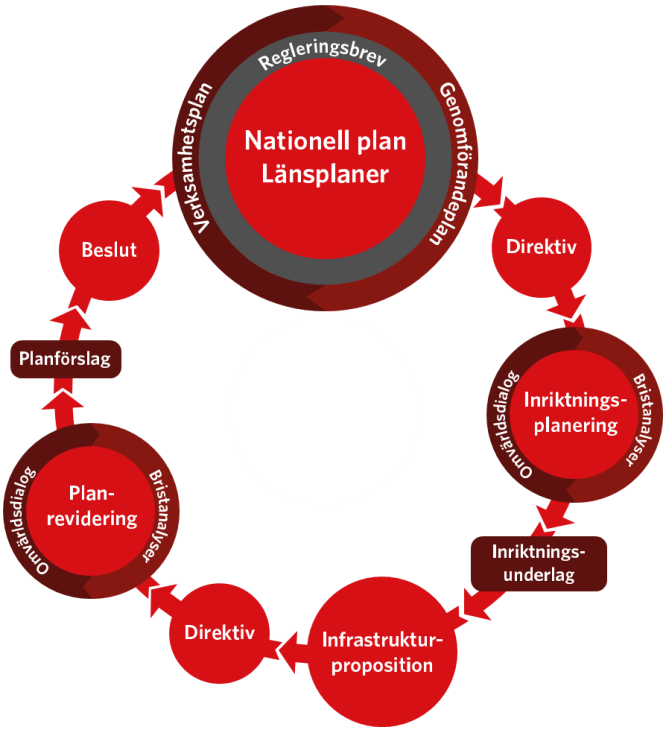
Borlänge den 30 september 2025

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Sammanfattning

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

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



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

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

Anläggningens storlek:

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

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

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

De transportpolitiska målen:

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

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

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

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

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

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

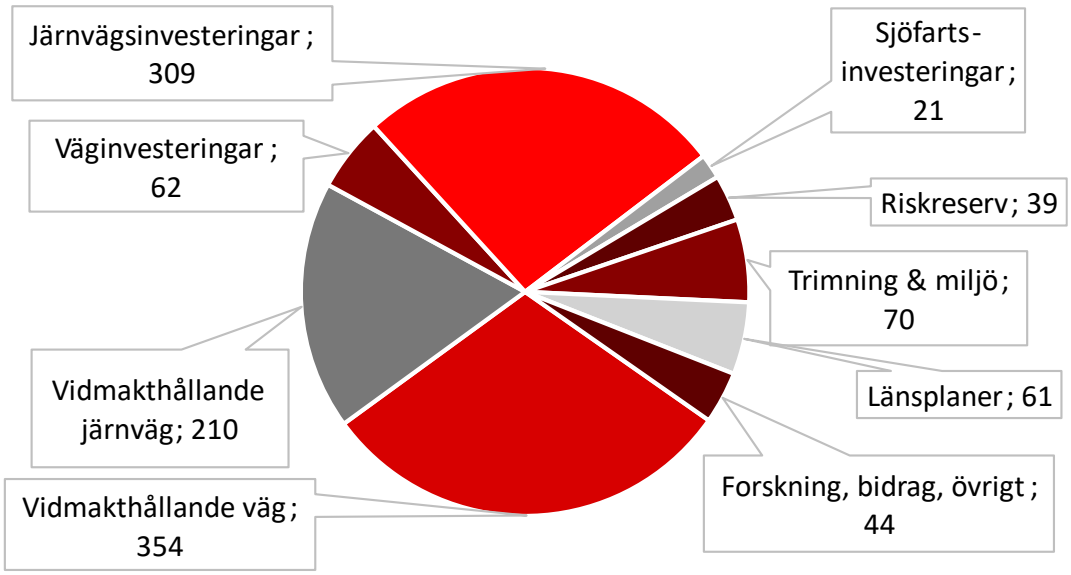
Ytterst handlar planen alltså om att skapa mer nytta för Sverige. Förbättringarna kommer att märkas när människor pendlar till jobbet, när ett företag ska leverera sina varor till kunder i Sverige och utomlands liksom vid militära transporter och genom ökad motståndskraft vid kris och extremväder.

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

Planens framtagande – resultatet av analys och dialog

Planeringsramarna större än någonsin

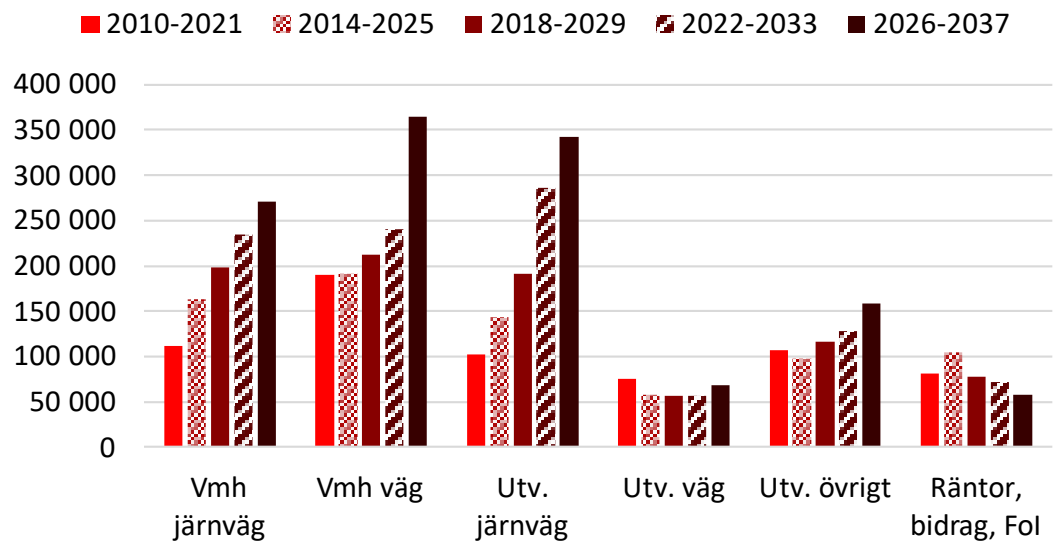
Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, varav 354 miljarder kronor ska gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg. Figur 2 sammanfattar hur dessa ramar fördelas i planförslaget.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



Figur 2. Fördelning av planförslagets ramar.

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

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



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

Ökade ramar bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll

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

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

Ökade satsningar i planförslaget

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

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

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

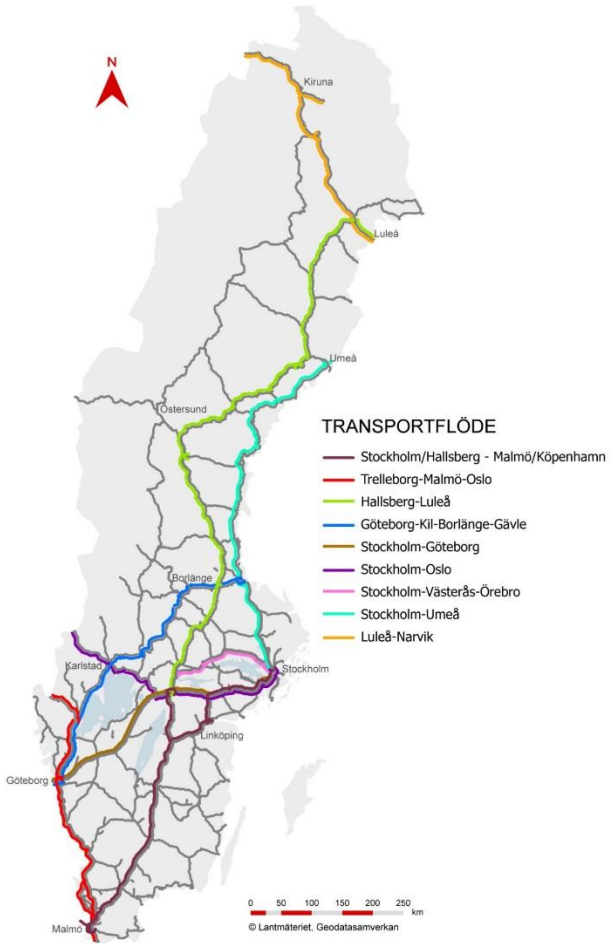
Trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Det omfattar bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad kapacitet. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt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

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

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

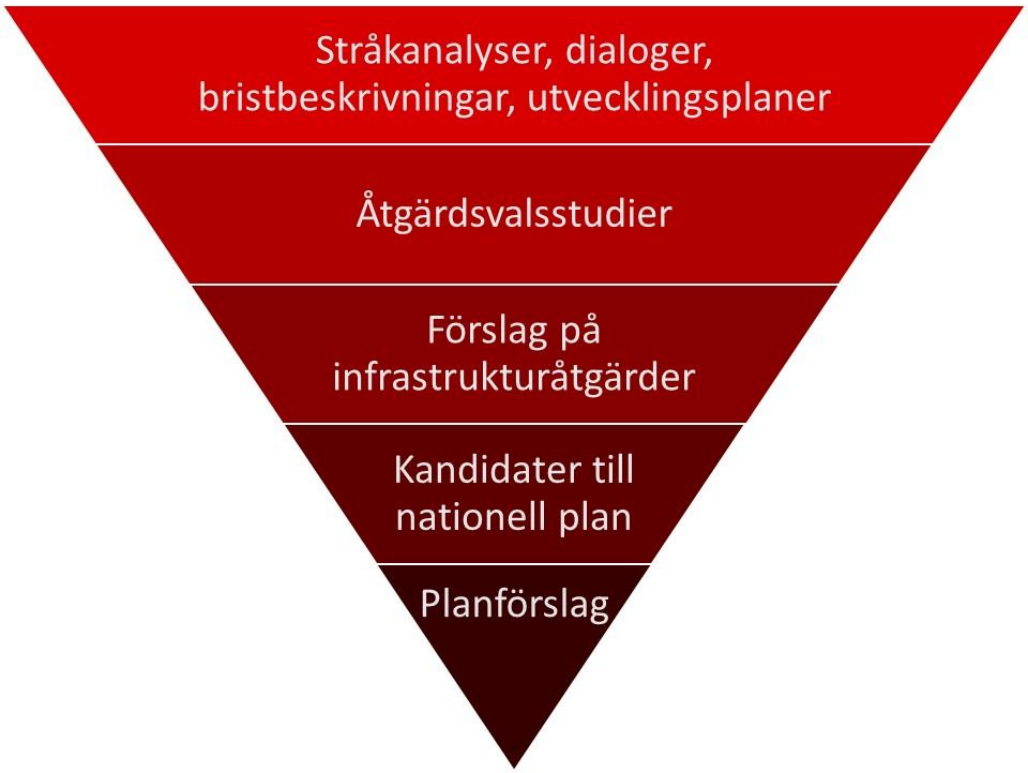
Föreslagna åtgärder är resultatet av omvärldsdialog och ett omfattande analysarbete

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



Figur 4. Stora järnvägsflöden.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Planförslaget bidrar till Sveriges totalförsvar

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

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

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

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

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

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

Planförslaget utgår från att klimatmålet 2045 ska uppnås

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

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

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

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

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

Vi har fördjupat och stärkt kostnadskontrollen

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

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

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

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

Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

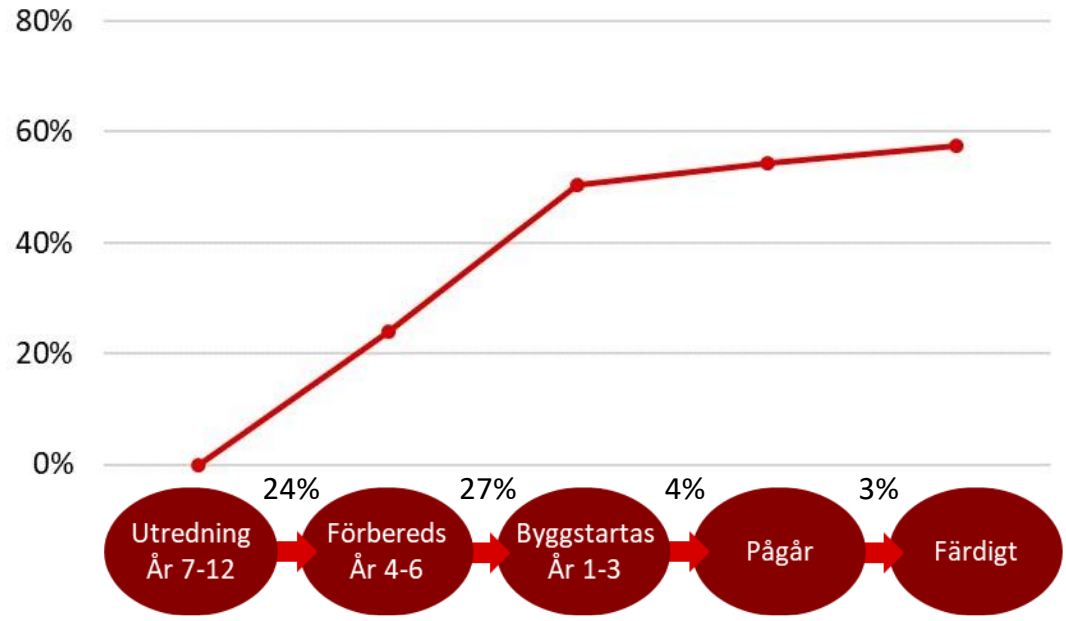
Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas (Figur 6).

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

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

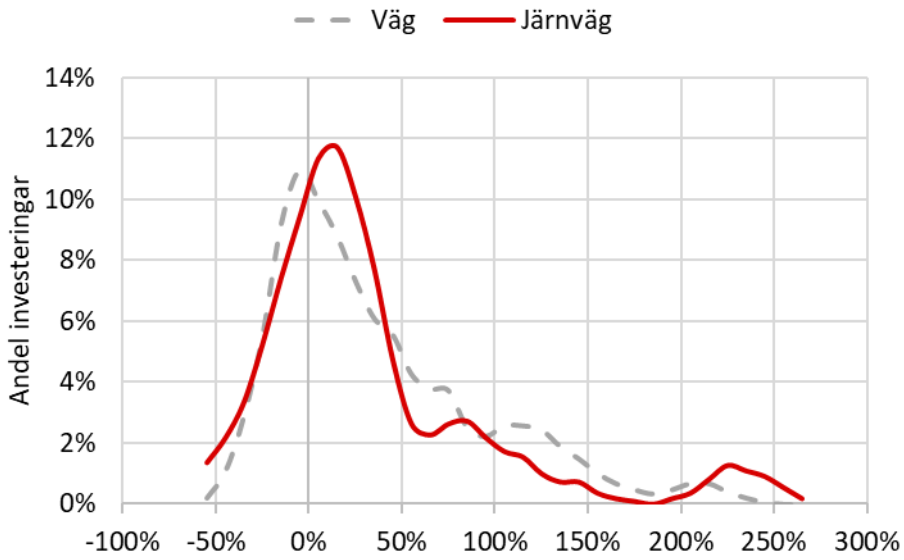
Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Transparent prioritering efter högst samhällsnytta

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

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

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

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

Prioriteringskriterier investeringsobjekt:

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

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

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

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

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

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

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

Ökat fokus på genomförbarhet

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

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

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

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

Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning

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

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

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

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

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

De flesta objekt har hög samhällsekonomisk lönsamhet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning är en del av det övergripande transportpolitiska målet. Det innebär dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen.

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

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

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

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

baserat på beräkningar för representativa typåtgärder och delar av vidmakthållandeanslaget.

Väg- och järnvägsinvesteringar som bedöms lämpliga att genomföra som OPS

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

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

Planens innehåll och effekter – åtgärder som stärker näringsliv och pendling

Omfattande upprustning av vägarna

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

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

Satsning på ökad bärighet:

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

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

Väginvesteringar som minskar restid och bidrar till regionförstoring

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

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

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

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

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

Trimningsåtgärder:

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

Fortsatt upprustning av järnvägen

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

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

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

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

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

Järnvägsinvesteringar som ökar kapacitet och robusthet

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

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

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

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

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

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

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

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

Sjöfartsinvesteringar förbättrar farlederna för gods

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

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

Ökad satsning på klimatanpassning av vägar och järnvägar

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

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen

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

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

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

Påverkan på miljö och människors hälsa begränsas

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

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

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

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

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

Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

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

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

Första delen: Utgångspunkter

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

1 Uppdragets genomförande

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

1.1 Framtagande av planförslaget

Vad ingår i den nationella planen?

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

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

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

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

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

Vägen fram till den reviderade planen

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

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

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

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

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

Prioriteringar sker stegvis i planeringsprocessen

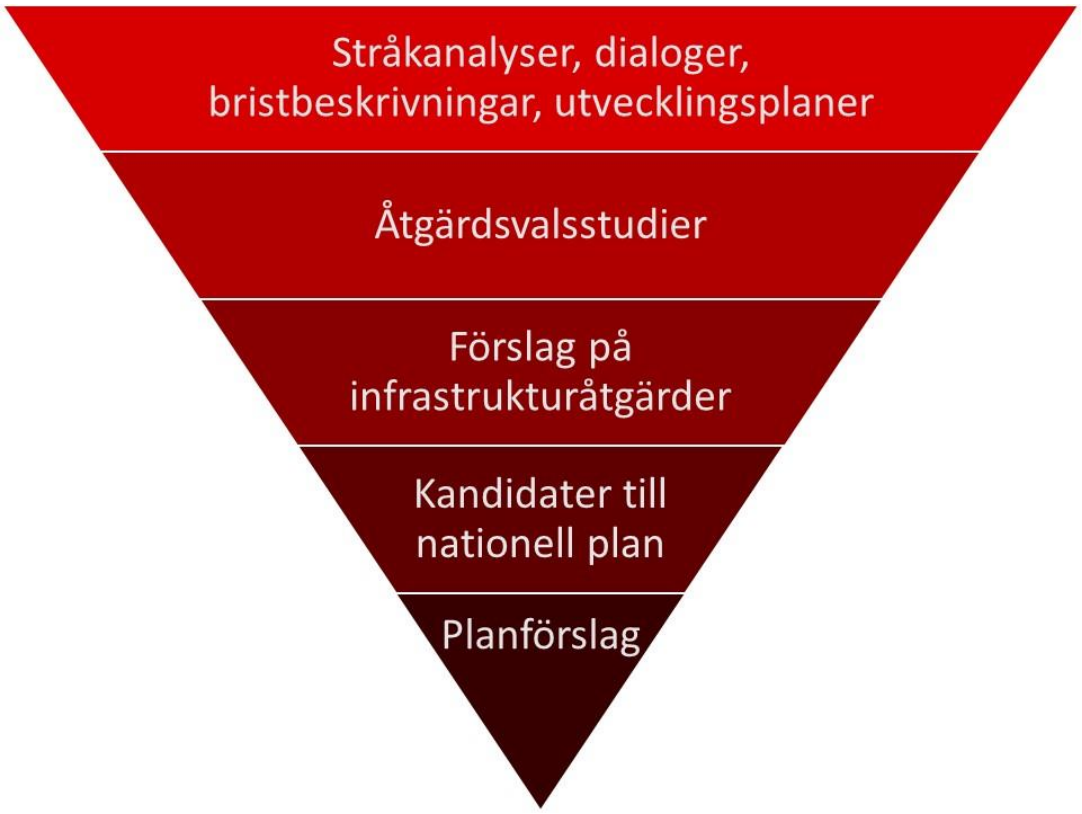
I det förra avsnittet beskrivs den formella processen för att ta fram en ny nationell plan. Trafikverkets arbete med att ta fram underlag till planen börjar dock tidigare än så.

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

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

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

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



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

Arbetet har präglats av dialog och lyssnande

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

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

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

Miljöhänsyn har integrerats i planen

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

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

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

Miljöbedömningen har varit en integrerad del av arbetet med att ta fram planförslaget. 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 miljökonsekvensbeskrivningen 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 förutsättningar. 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.

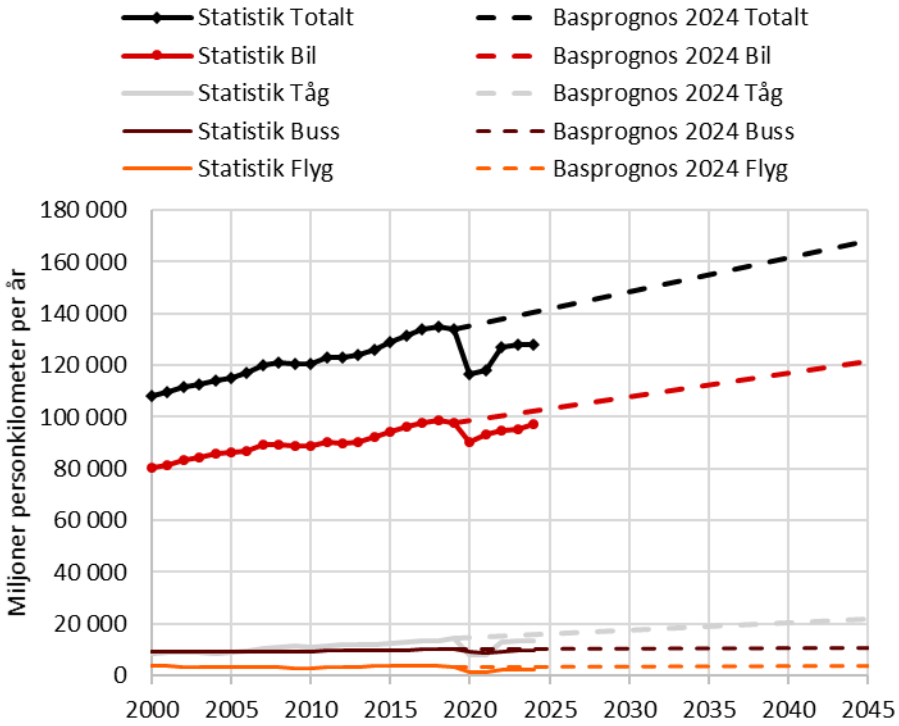
Män reser mer med bil och cykel jämfört med kvinnor som istället dominerar nyttofördelningen (och resandet) med kollektivtrafik och gång. Bilresandet och gång är relativt brett spritt över åldersklasserna, även om gruppen 31–65 år åker mer bil än övriga, och 21–30 år går mer. Personer över 65 år reser 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:

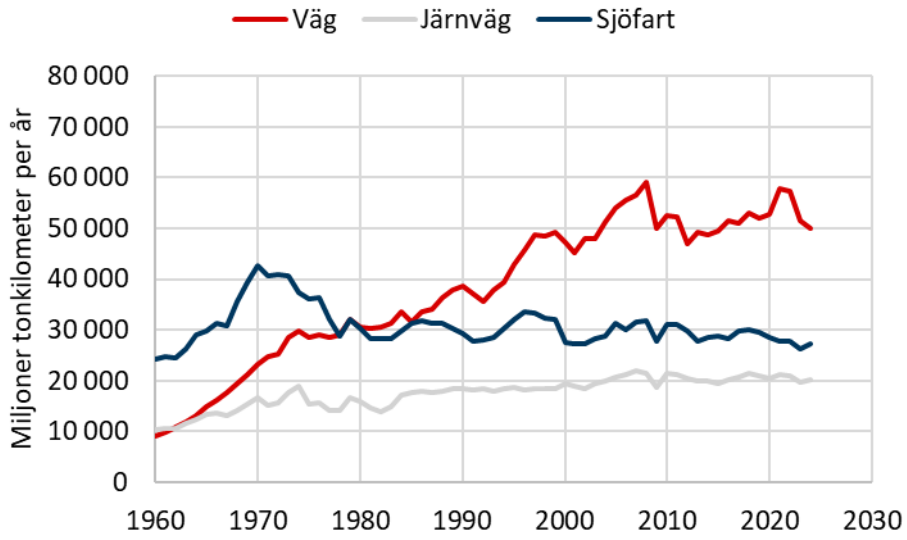
- Ökad e-handel är en orsak till fler leveranser.
- Kollektivtrafiken har ekonomiska utmaningar.
- Inrikes flyg står inför en osäker framtid.
- Järnvägens modernisering väntas öka punktligheten.
- Mikromobilitet (små och lätta fordon för en person) är etablerat, men fortsatt som nischlösningar.
- Digitaliseringen 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.

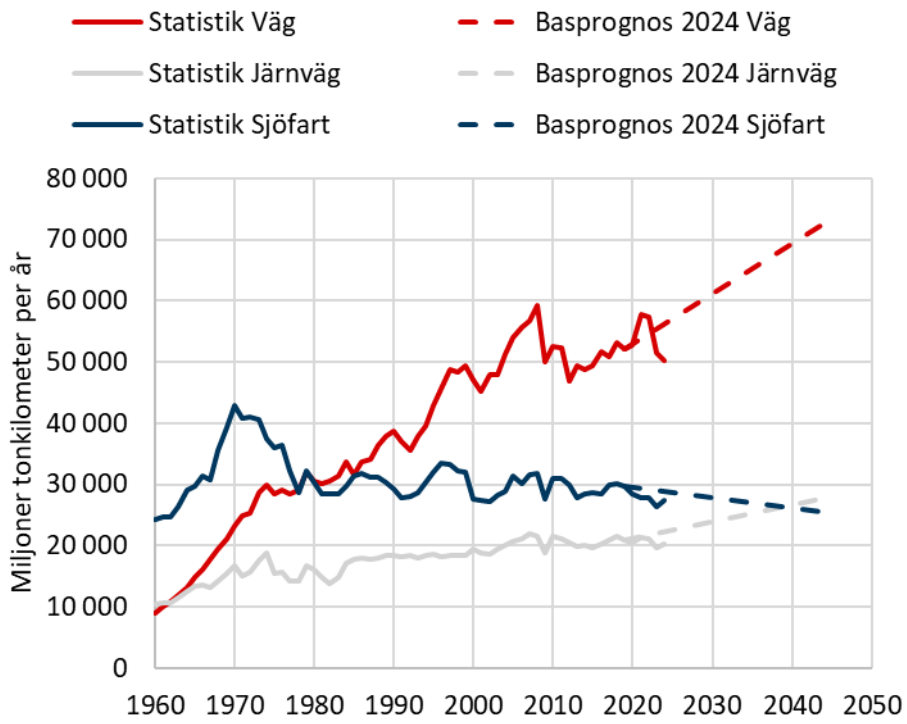
En ökning i linje med de senaste decennierna väntas

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

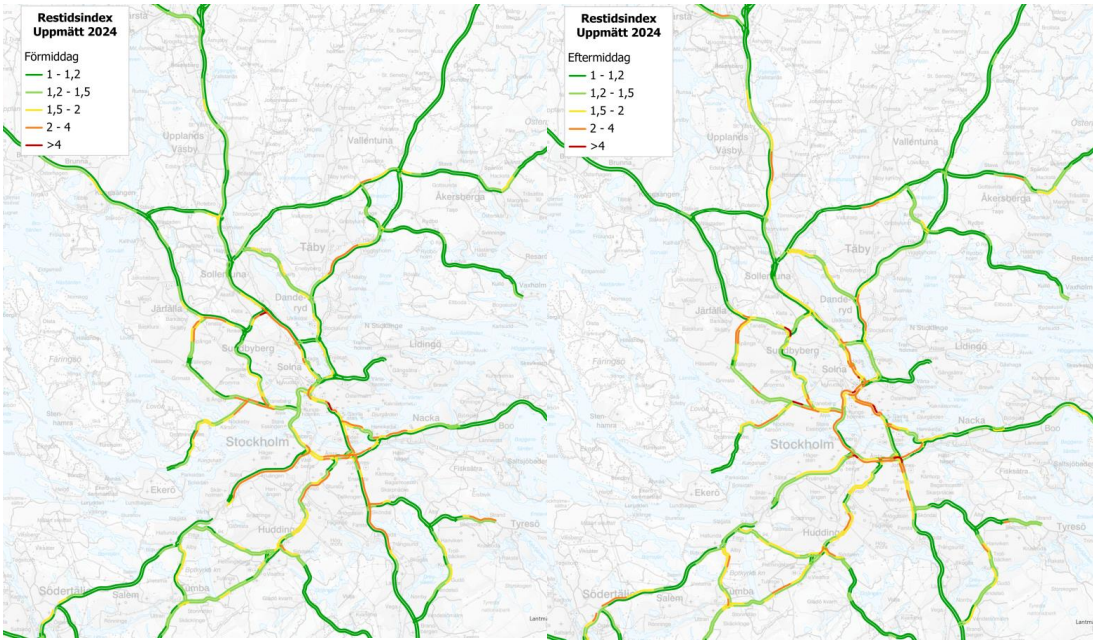
Den väntade utvecklingen av resor och transporter som beskrivits ovan kommer att leda till ett ökat utnyttjande av vägar och järnvägar. I detta avsnitt redovisar vi därför vår bedömning av hur kapacitetsutnyttjandet för gods- och person-transporter i de statliga väg- och järnvägsnäten kommer att utvecklas 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.

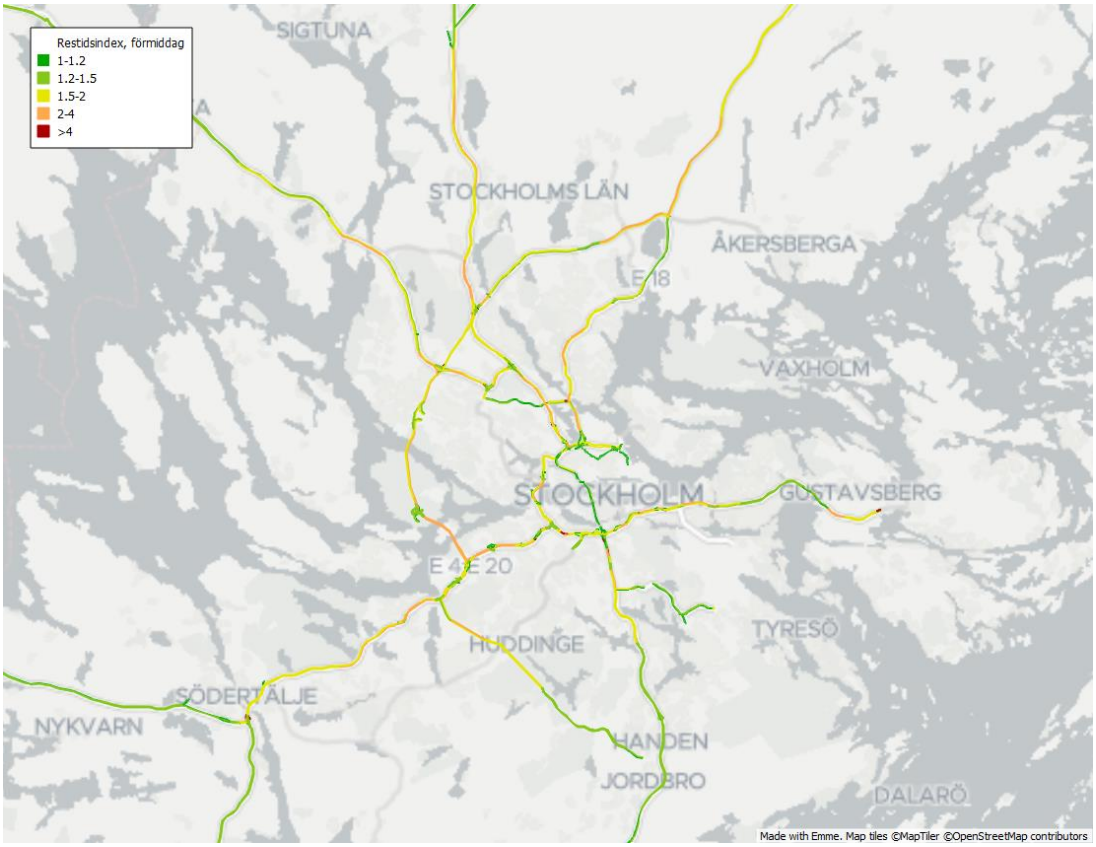
Vägkartorna nedan visar restidsindex ett vardagsmedeldygn i de tre storstads-områdena år 2024 och 2045. För 2045 har hänsyn tagits till åtgärder i nationell plan 2022–2033. Restidsindex visar förhållandet mellan restid i högtrafik och lågtrafik, där ett högt index är liktydigt med stor fördröjning till 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.



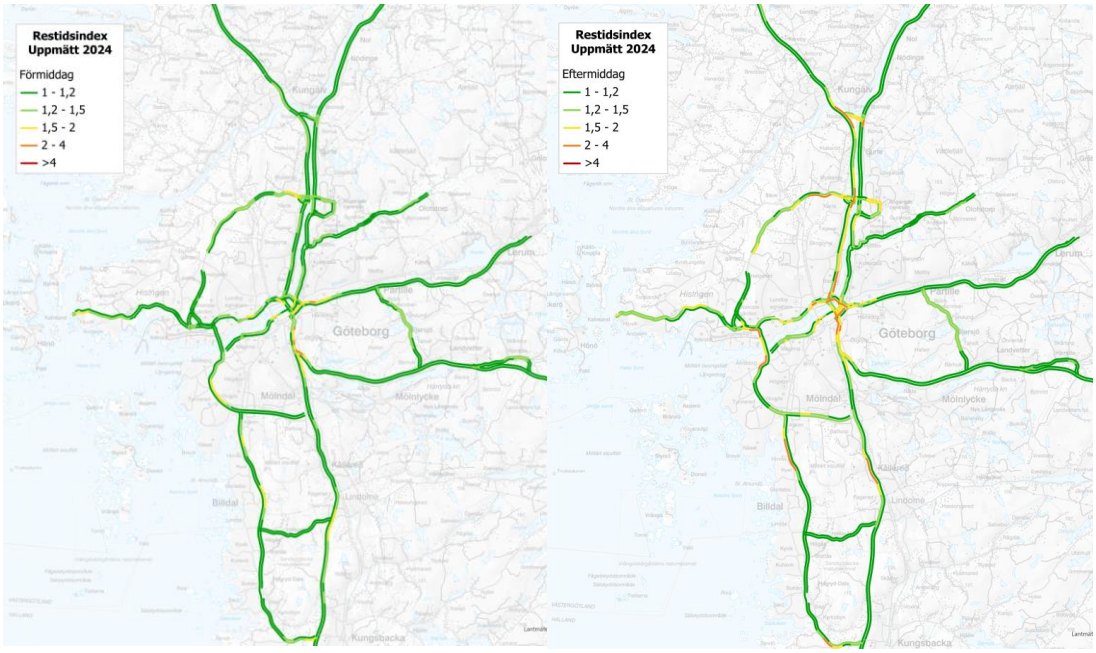
Figur 13. Uppmätt restidsindex i Stockholmsområdet 2024. Indexet är ett medelvärde mellan 06:30-09:30 på förmiddagen och 15:00-18:00 på eftermiddagen.

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.



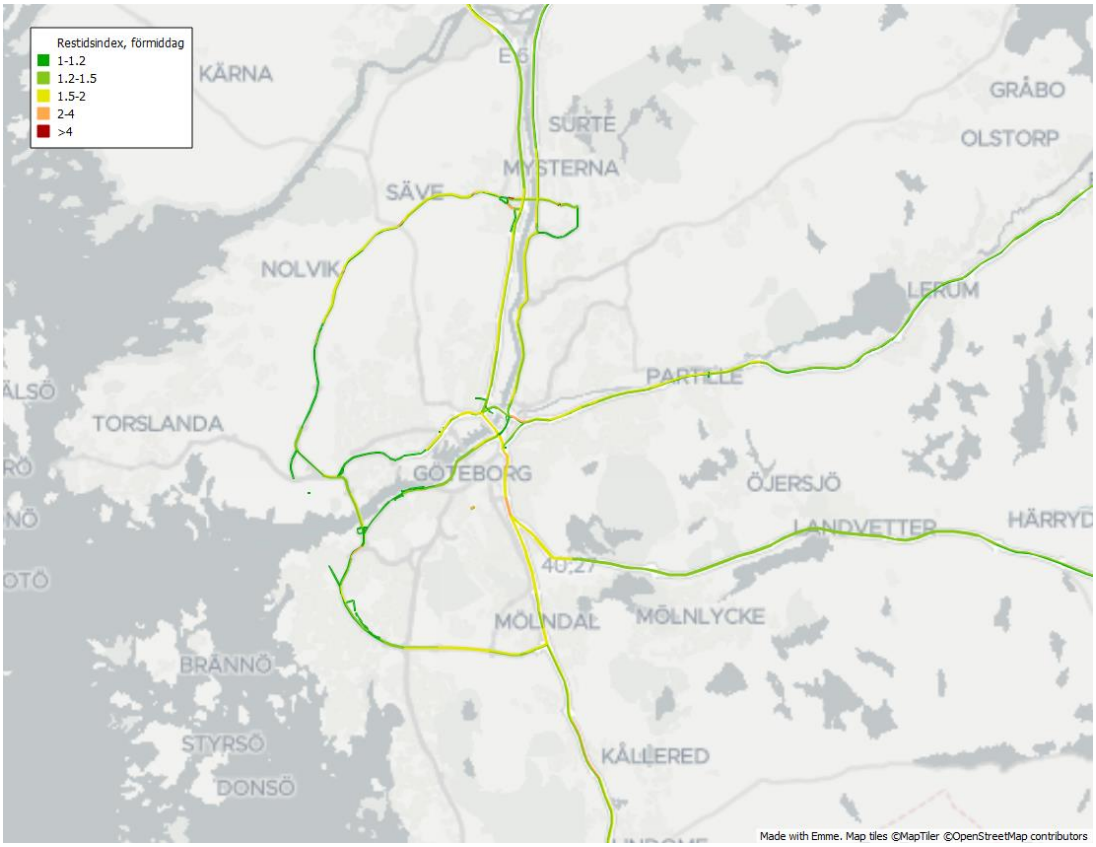
Figur 14. Beräknat restidsindex ett vardagsmedeldygn i Stockholmsområdet år 2045.

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.

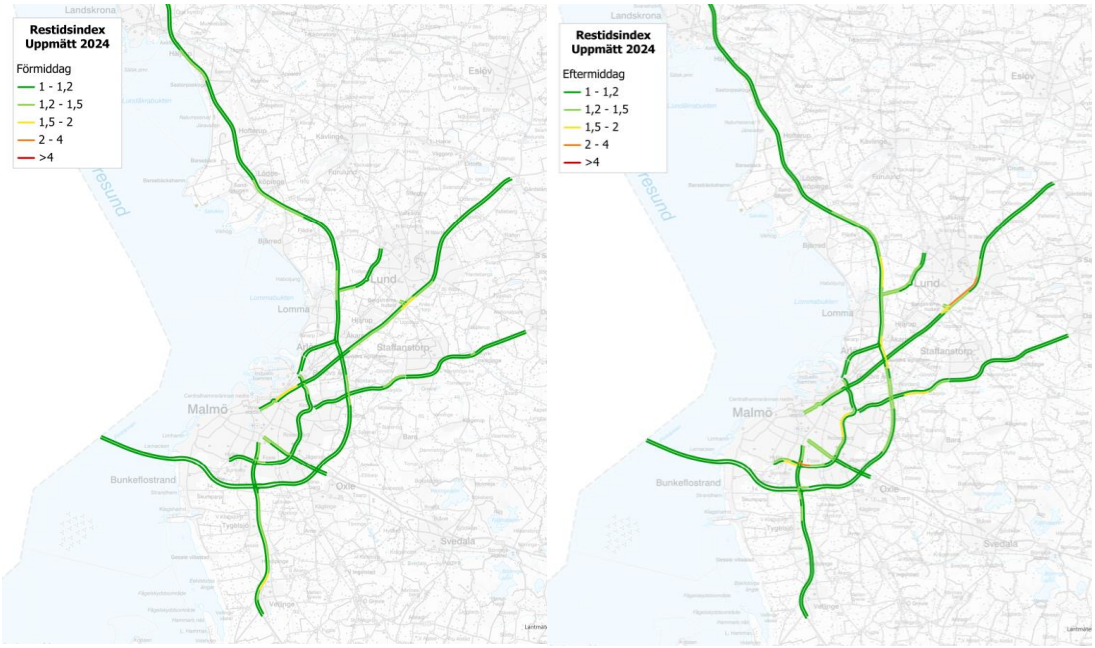
Göteborgskartan för 2045 visar att trängseln kommer att öka på de trängselpåverkade vägarna, men främst att trängseln kommer att sprida sig längre ut i stråken in mot Göteborg som idag inte är påverkade av trängsel.



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

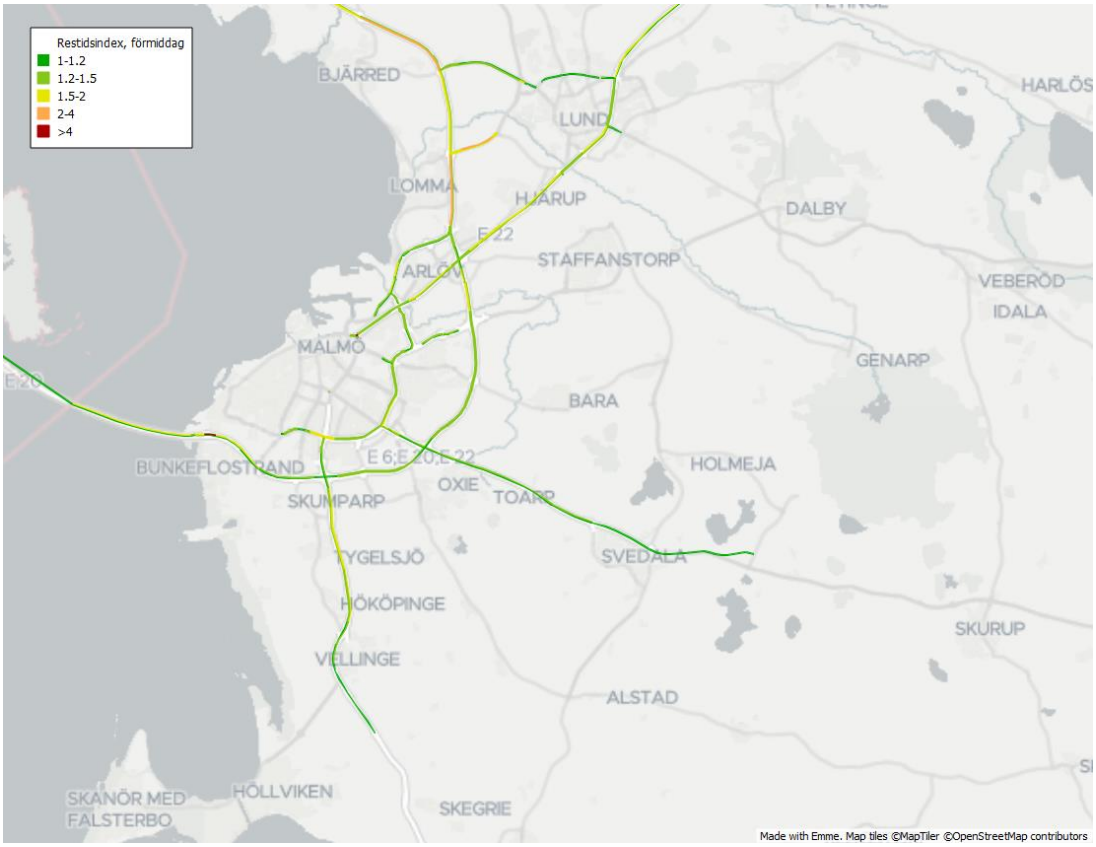
För Malmö visar kartorna för 2024 viss trängsel utmed E6[10]. Även här är eftermiddagen mer trängseldrabbad än förmiddagen.

[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

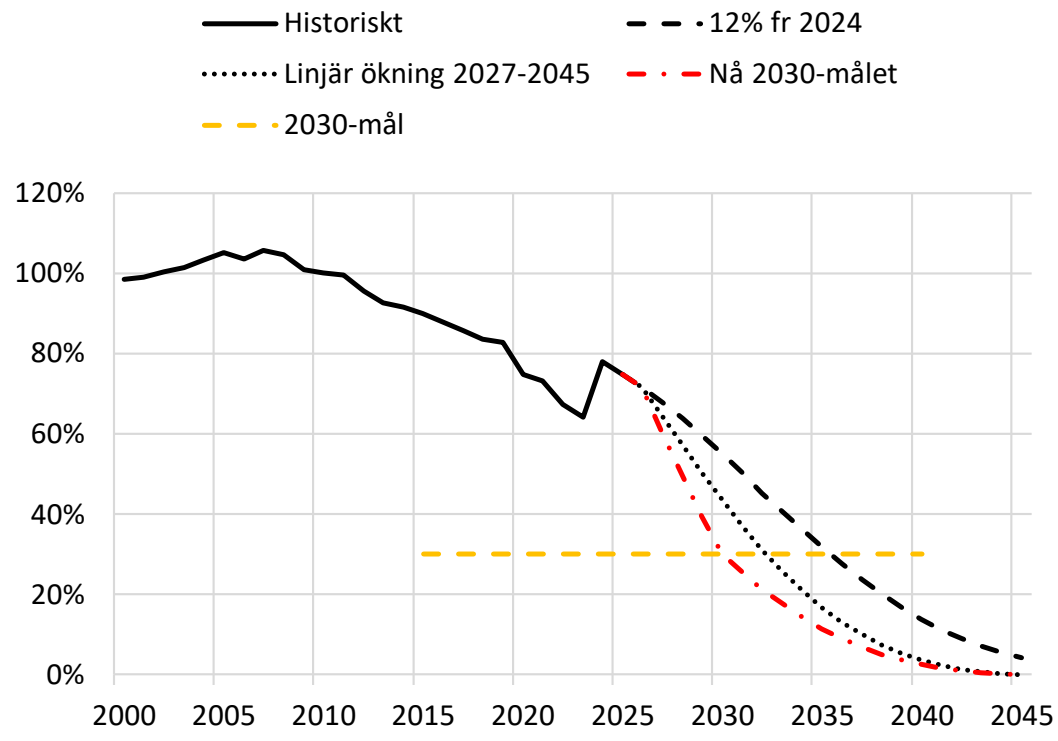
2.4 Trafiksäkerhet och klimat

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

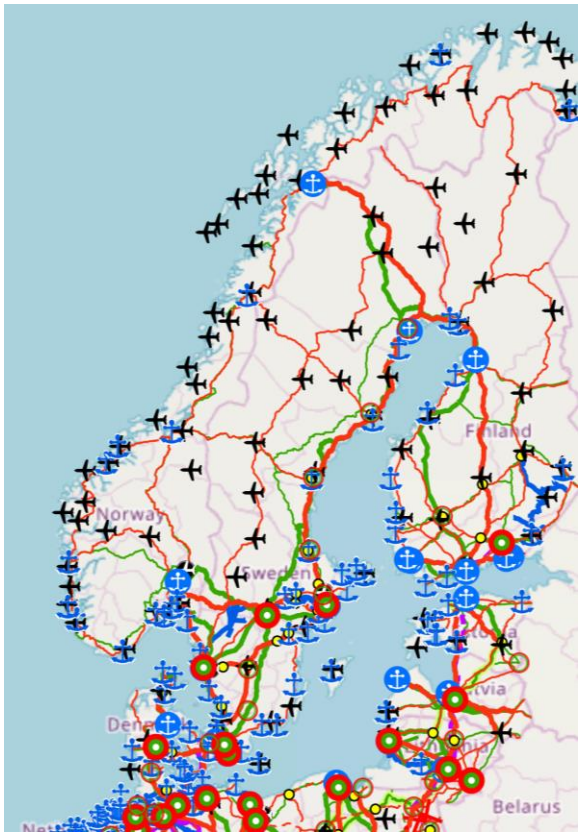
Det här kapitlet beskriver några aspekter av gränsöverskridande transportplanering. Det beskriver kort innebörden av TEN-T-förordningen, som är en central del av EU:s gemensamma transportpolitik, och redogör för nordisk samplanering och det nordiska myndighetssamarbetet för transportplanering.

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

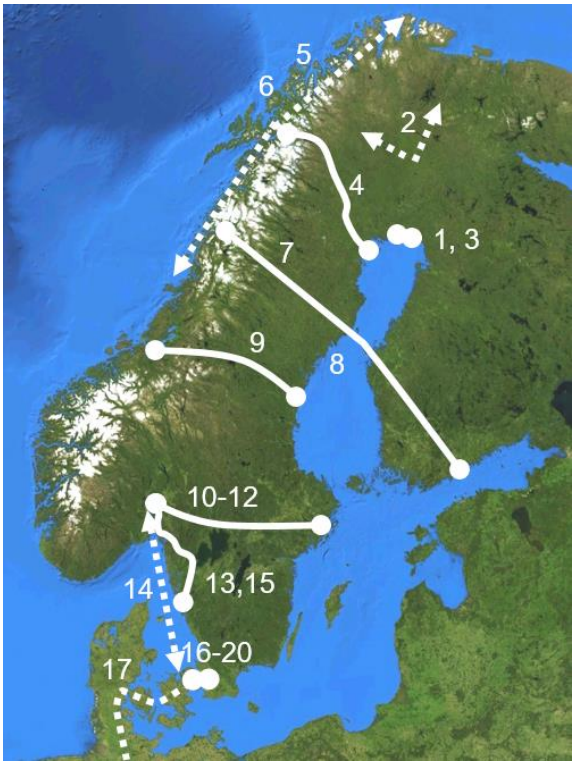
I planeringen av de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Trafikverket koordinerar också gruppen Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering (NMT). I gruppen ingår de nordiska myndigheter som har ansvar för att ta fram underlag 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

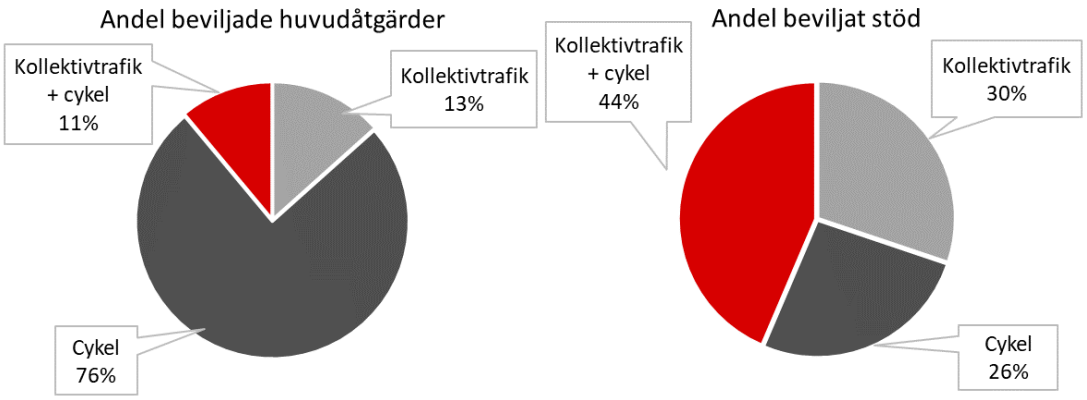
Mellan 2015 och 2023 kunde kommuner och regioner ansöka om stöd från Trafikverket för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallade stadsmiljöavtal. Regeringen har beslutat att avveckla stadsmiljöavtalen, men pågående avtal kommer att fortsätta tills de löper ut.

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 samhällsekonomiskt lönsamma investeringar (som tillhör prioriteringsgrund 4) som skulle kunna inrymmas i planen. Även med den föreslagna höjningen av ramen kvarstår många lönsamma investeringar som inte ryms i planförslaget.

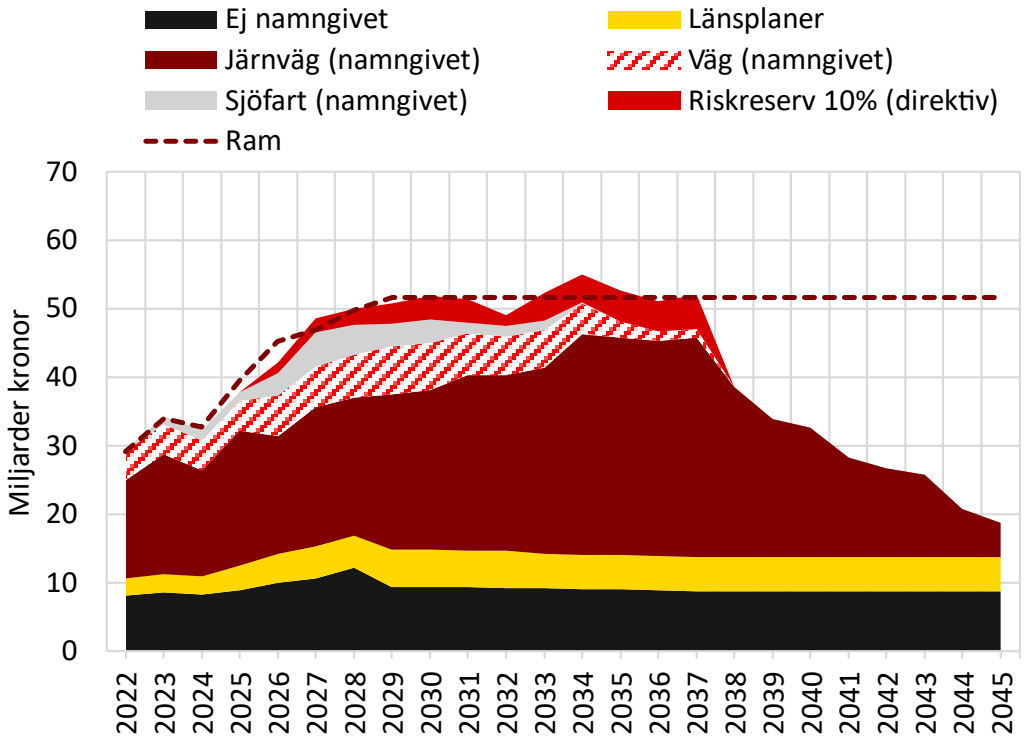
Trafikverket har föreslagit att bärighetshöjande åtgärder som särredovisas i Tabell 3 bör flyttas till anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt att ersättning till Öresundsbrokonsortiet flyttas till anslag 1:2, Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Regeringen har också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

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

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

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

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



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

6 Vidmakthållande av transport-infrastrukturen

6.1 Vägsystemet

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

Drift och underhåll, bärighetsåtgärder samt bidrag till enskild väghållning ingår

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

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

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

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

Samhällsekonomisk lönsamhet är vägledande för prioritering

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

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

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

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

En stor ökning görs

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

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

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

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

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

Driftkostnader ökar med en mer avancerad väganläggning

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

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

Bidraget till enskild väghållning ökar

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

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

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

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

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

Underhåll består av flera delar

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

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

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

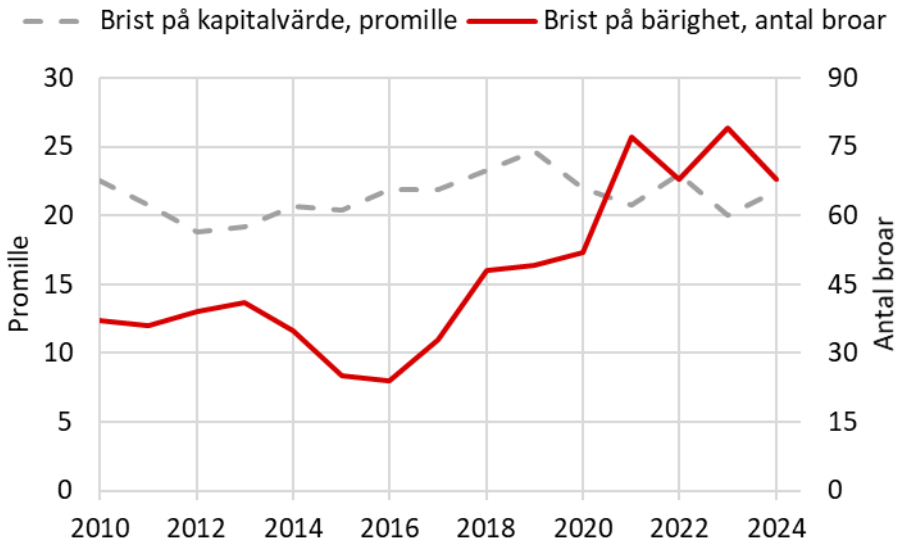
ställer den dagliga skötseln framkomlighet och trafiksäkerhet samt hanterar händelser såsom olyckor, översvämningar, ras, skred och stormar året runt. Vintertid ingår plogning och halkbekämpning i basunderhållet. Denna verksamhet behöver fungera dygnet runt och prioriteras därför högst inom den samlade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

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

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

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

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



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

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

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

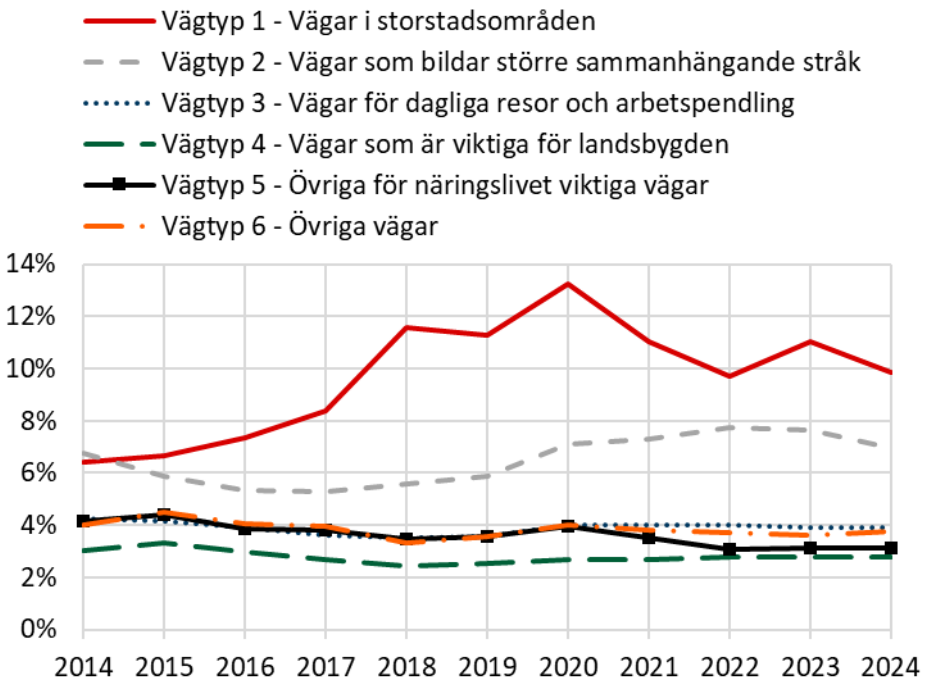
It- och telekominfrastrukturen används för att möjliggöra styrning av, och datainhämtning från, väganläggningen. Den används också för trafikledning, trafikinformation, anläggningsövervakning samt för drift- och stödsystem. Det förändrade omvärldsläget medför ett ökat behov av åtgärder inom området cybersäkerhet.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

Förebyggande underhåll i takt med den årliga nedbrytningen

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

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

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



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

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

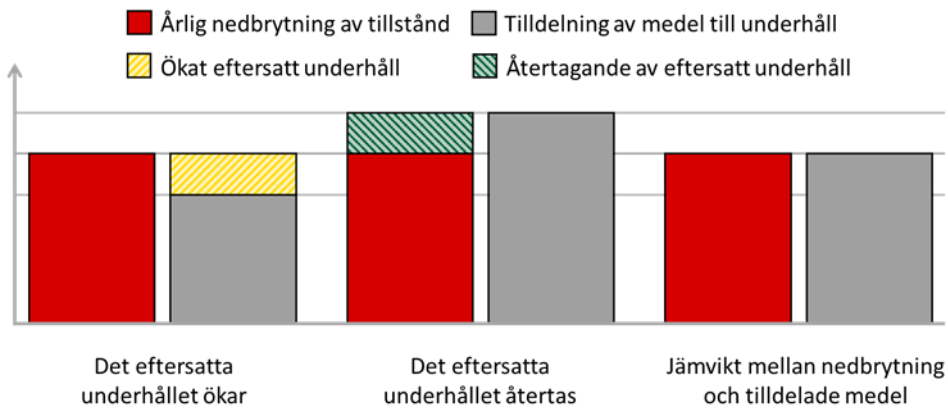
standarden. De vägarna utgör en mycket liten del av vägnätet, men de har mycket trafik och är dyra att åtgärda på grund av den hårda trafikbelastningen. Vägar som bildar större sammanhängande stråk (vägtyp 2, se Figur 26) har haft en negativ trend de senaste tio åren. Det gäller främst mötesfria vägar,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

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

Eftersatt underhåll återtas fullt ut under perioden

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

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



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

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

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

Nya anläggningar ger ökade underhållskostnader

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

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

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

I bärighetssatsningen ingår utbyggnad av BK4, tjälsäkring och klimatanpassning

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

Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som idag har bärighetsklass 1 (BK1) ska nå bärighetsklass 4 (BK4), vilket innebär att Trafikverket kommer att 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 tekniskslag för att upprätthålla anläggningens funktion. Det är uppdelat i avhjälpande respektive förebyggande underhåll. Det avhjälpande underhållet består i första hand av akut felavhjälpning, åtgärdande av besiktningsanmärkningar samt skador och vintertjänster. Det förebyggande underhållet omfattar att genomföra besiktning, periodiskt underhåll och mindre utbyten för att förlänga det tekniska tillståndet, men även för att minska risken för försämring av anläggningens funktionalitet.

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

Reinvesteringar

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

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

Teknikområden

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

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

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

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

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

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

Bidrag till Inlandsbanan ingår i ramen

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

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

Järnvägens nya signalsystem införs på de högtrafikerade banorna

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

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

Goda förutsättningar att återta eftersatt underhåll på sikt

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

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

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

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

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

Nya anläggningar ger ökade underhållskostnader

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

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

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

Trafikverket bygger upp egen rangeringsverksamhet

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

7 Utveckling av transport-infrastrukturen

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

Tabell 6. Medelsfördelning utveckling (miljoner kronor)

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

7.1 Namngivna investeringar

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

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

Investeringarna prioriteras utifrån tydliga kriterier

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

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

Bundna objekt står för största delen av de namngivna investeringarna

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

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

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

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

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

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

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

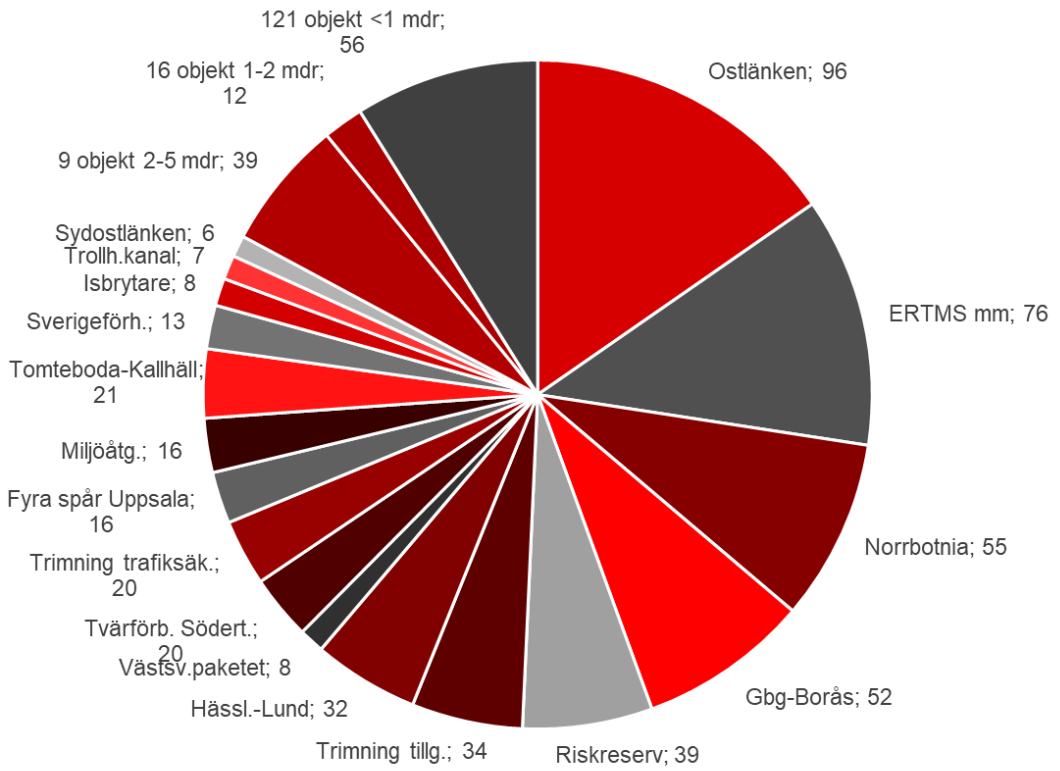
I Tabell 7 sammanfattas resultatet av Trafikverkets prioriteringar av namngivna investeringar. Uppgifterna inkluderar inte objekt som har öppnat för trafik, och som har restkostnader.

Tabell 7. Prioriteringskategorier för namngivna investeringar

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

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

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



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

Hänsyn har tagits till om objekt ingår i stråk

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

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

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

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

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

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

Flera nya objekt har kunnat inrymmas efter omprövning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[19] Se fotnot ovan om Gävle-Kringlan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

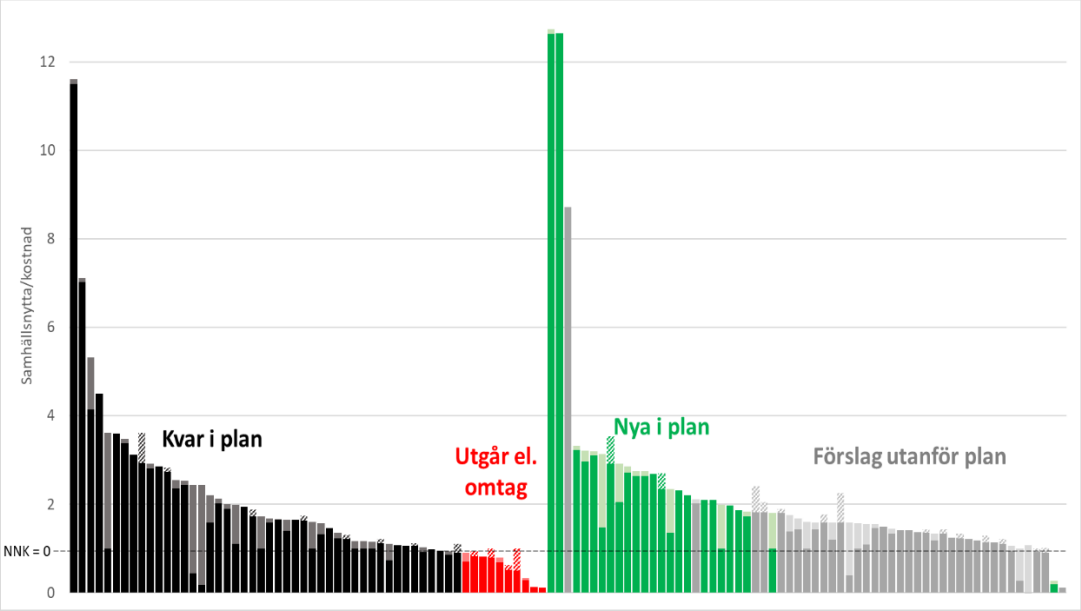
1. Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder; cirka 300 mnkr.
2. En ny isbrytare[20] ; cirka 4 100 mnkr.
3. E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm; cirka 600 mnkr; NNK 11,64.
4. Knivsta plankorsning; cirka 300 mnkr; NNK -0,81.[21]
5. Stockholm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

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

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

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

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



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

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

Många systemutvecklande järnvägssatsningar

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

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

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

Utöver dessa finns ett stort antal åtgärder under 500 miljoner kronor på befintliga järnvägar för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik. Det handlar om exempelvis åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning och olika trimningspaket för att öka kapacitet och minska restider.

Väginvesteringar minskar restid och bidrar till regionförstoring

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

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

Flera sjöfartsinvesteringar föreslås

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

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

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

Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

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

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

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

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

Med dessa utgångspunkter föreslås objekten i Tabell 8.

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

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

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

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

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

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

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

7.2 ERTMS och övriga järnvägstekniksystem

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

ERTMS införs först i det transeuropeiska transportnätet

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

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

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

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

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

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

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

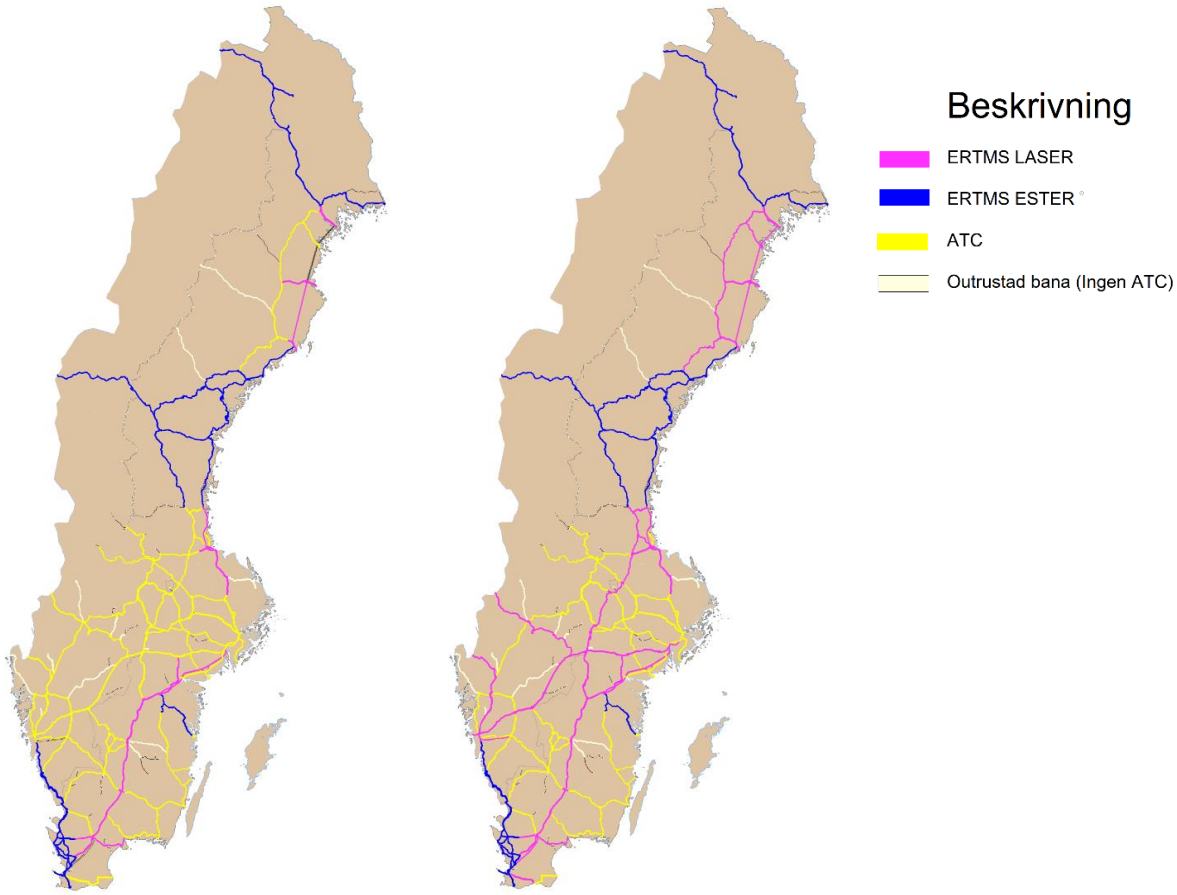
ATC behålls tills vidare i det övriga nätet

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

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

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

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



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

7.3 Central riskreserv

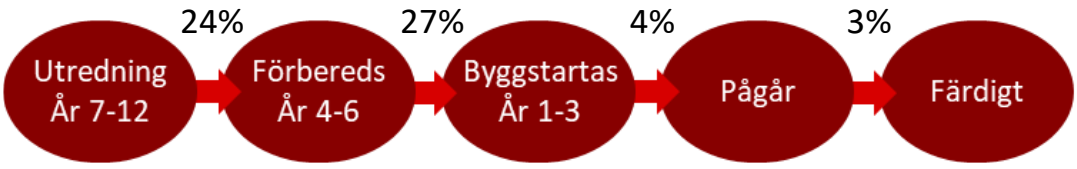
I enlighet med regeringens direktiv redovisar Trafikverket här förslag kring riskreserv. Vi har i vårt förslag inte beaktat eventuella effekter av utredningen om effektiviseringsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur.

En central riskreserv införs

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

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

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



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

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

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

Riskreserven föreslås uppgå till 39 miljarder

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

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

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

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

Vi föreslår kriterier för när riskreserven får nyttjas

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

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

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

Grundkriterier

Vi anser att beslutsunderlaget bör belysa följande grundkriterier:

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

Bedömningskriterier

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

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

En hantering föreslås för ej byggstartade objekt

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

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

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

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

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

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

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

En annan hantering föreslås för pågående objekt

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

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

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

Alternativ A, riskreserv genom lån hos Riksgälden

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

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

Alternativ B, riskreserv genom utökade anslag innevarande år

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

Återföring

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

Fortsatt arbete beror på vilket alternativ som väljs

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

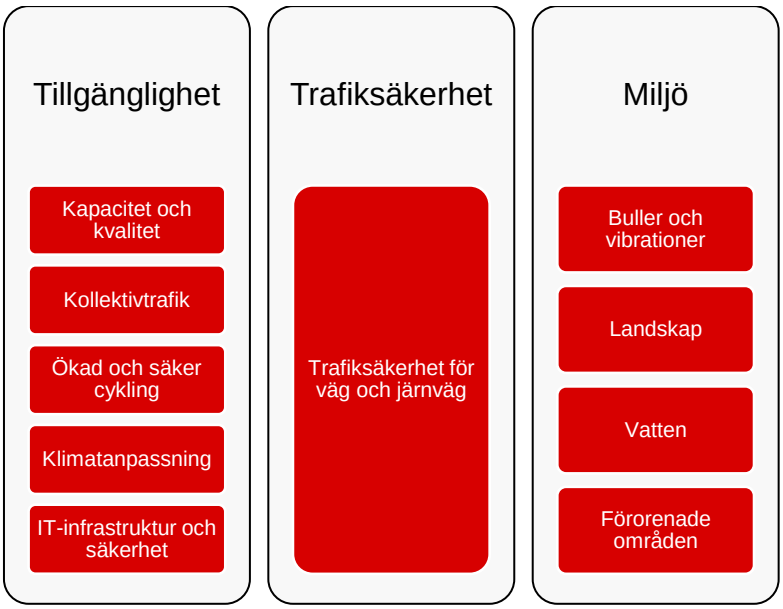
7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

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

Viktiga bidrag till framkomliga, tillförlitliga och trafiksäkra vägar och järnvägar

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

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



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

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

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

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

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

En ökad satsning föreslås – särskilt för tillgänglighetsåtgärder

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

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

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

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

[24] Se Riksrevisionen 2025:11.

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

Många typer av åtgärder görs

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

Kapacitet och kvalitet

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

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

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

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

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

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

Kollektivtrafik

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

Ökad säker cykling

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

Klimatanpassning järnväg

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

It-infrastruktur och säkerhet

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

Trafiksäkerhet

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

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

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

Buller och vibrationer

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

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

Landskap

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

Vatten

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

Förorenade områden

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

7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

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

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

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

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

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

7.6 Forskning och innovation

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

Transportforskning är viktigt för kompetensförsörjning och hållbarhet

I direktivet till åtgärdsplaneringen betonas Sveriges ledande position inom flera transportrelaterade forskningsområden och det framhålls att det är viktigt att inte bara försvara, utan även stärka denna position. Under det senaste året har vissa förändringar skett i forskningslandskapet genom att inte minst Vinnova justerat sin inriktning så att transportområdet inte adresseras lika tydligt. Det gör att Trafikverkets relativa betydelse ökar. Trafikverket är såväl en finansiär som en utförare som kanske framför allt kännetecknas av hög kunskap om 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 beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet för området transporter ska Trafikverket också, enligt Beredskapsförordningen (2022:524), beakta behovet av forsknings- och utvecklingsinsatser inom området. Trafikverkets regleringsbrev pekar särskilt på myndighetens ansvar att finansiera forskning inom luft- och sjöfartsområdena. Vidare har Trafikverket i regleringsbrevet för 2024 fått i uppdrag att i ökande utsträckning prioritera forskning och innovation som syftar till stärkt robusthet och ökad tillgänglighet inom väg- och järnvägssystemen vid utlysningar under perioden 2024–2028.

Fyra områden prioriteras

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

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

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

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

7,4 miljarder kronor föreslås satsas

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

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

Några arbetssätt som kommer att prioriteras är:

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

7.7 Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget

Fullföljande av stadsmiljöavtal

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

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

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

Ersättning till Öresundsbrokonsortiet

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

Driftsbidrag till flygplatser för 2,5 miljarder kronor

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

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

7.8 Räntor och återbetalning av lån

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

I uppdraget med att ta fram nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 beaktar Trafikverket de räntesatser som lånen redan är bundna till hos Riksgälden. Stora delar av lånen räntebinds jämnt över åren för att minimera ränterisken och för att uppnå en stabil räntekostnad. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sin prognos samt en viss säkerhetsmarginal för oväntade räntehöjningar. Trafikverkets beräknade ränteantagande i nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 är enligt följande: år 2026: 2,95 procent, år 2027: 3,00 procent, år 2028: 3,25 procent, år

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

7.9 Förslag på prioriterade utredningar

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

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

Stambanorna i södra Sverige

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

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

Uppställningskapacitet

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

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

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

Åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet

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

Anpassningar till utbyggd tunnelbana m.m.

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

Norrbotniabanan

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

Ostkustbanan

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

Kust till kust-banan

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

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

8 Objekt per region

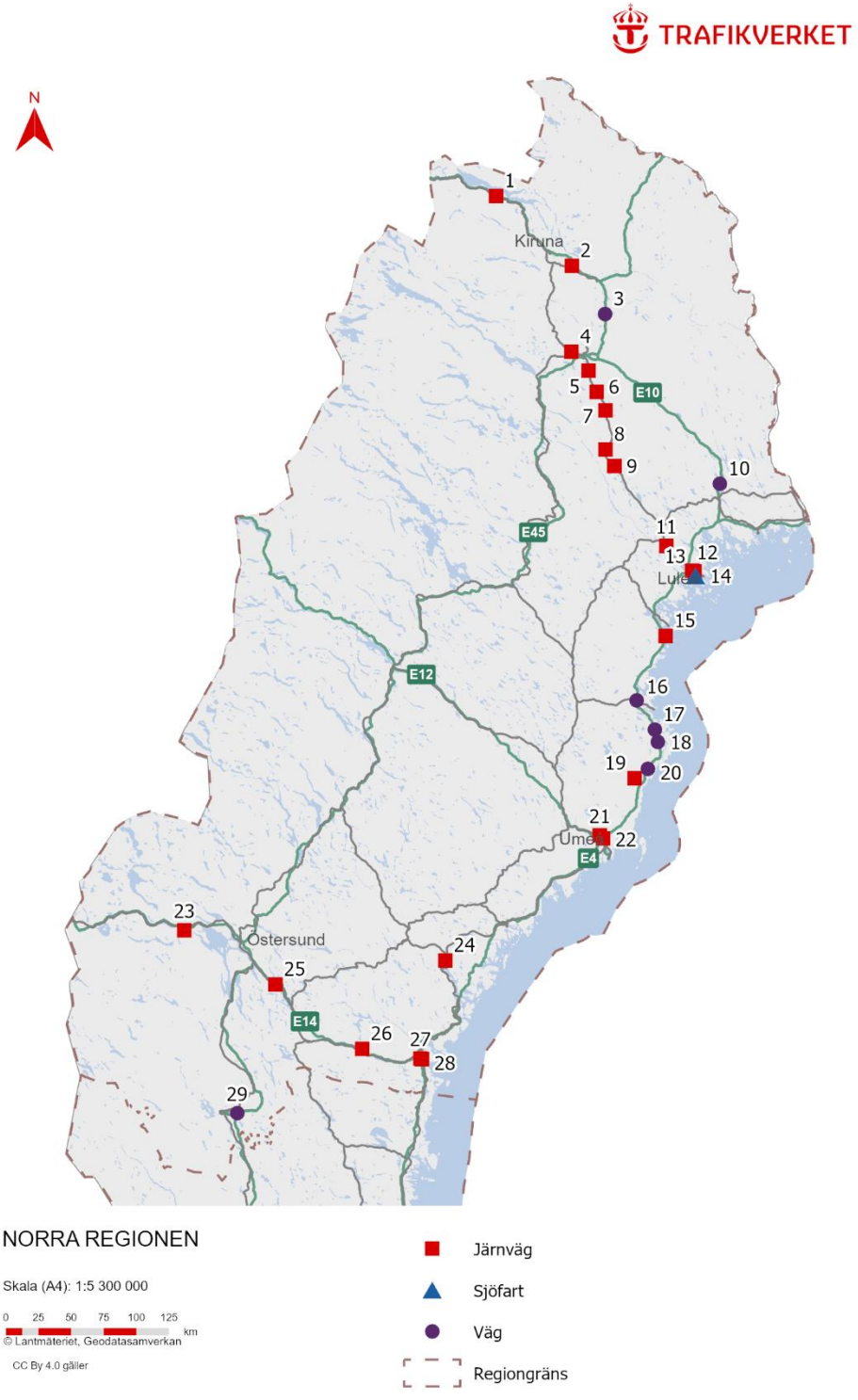
I detta kapitel sammanfattas för Trafikverksregionerna vilka namngivna investeringar som föreslås och kartor illustrerar var de hamnar. Observera dels att investeringarna ofta gäller längre sträckor, dels att nyttorna kommer ett större omland till del. Den geografiska placeringen av symbolerna visar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

8.1 Norra regionen

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

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

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



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

Tabell 11. Namngivna investeringar i norra regionen under planperioden.

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

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

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

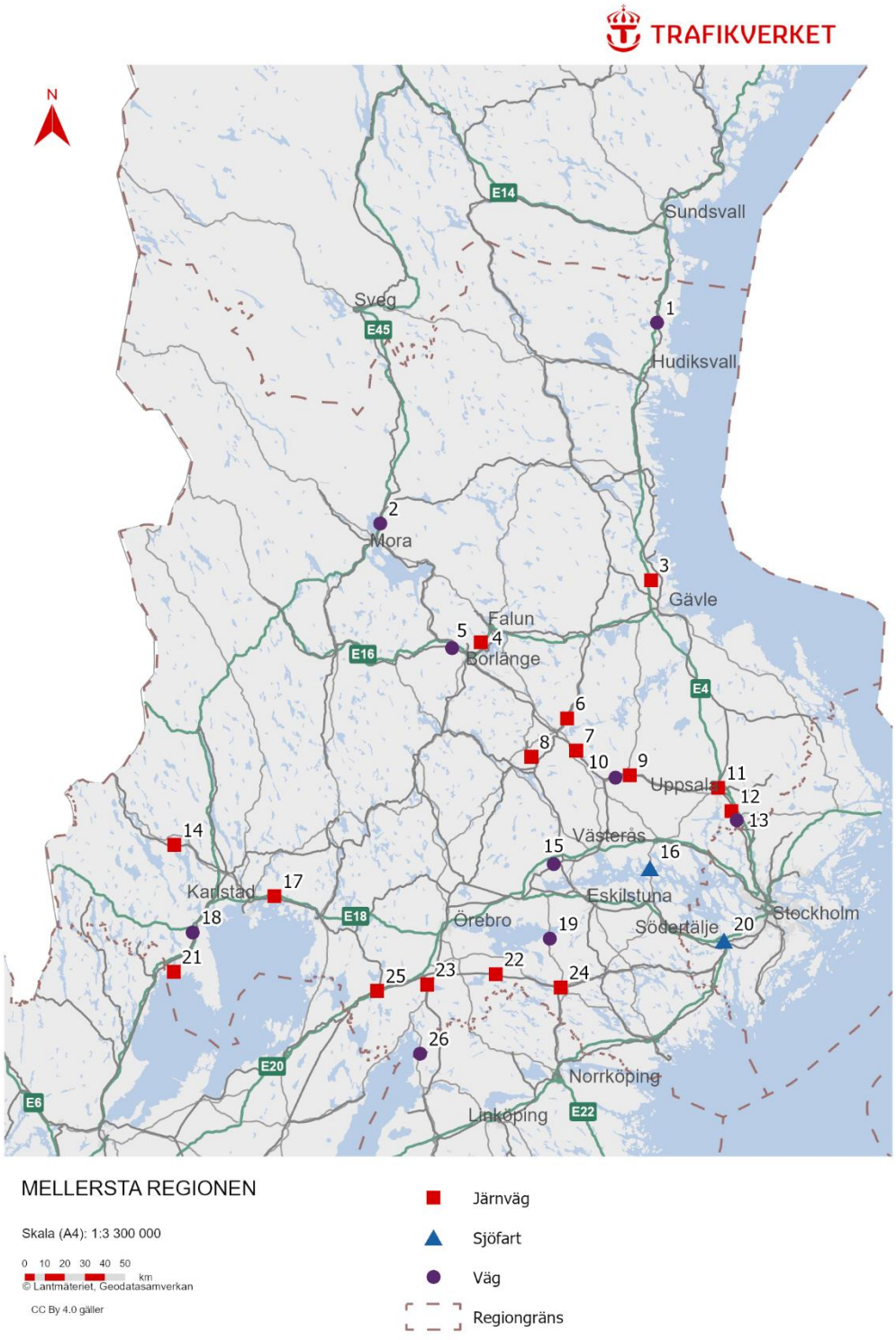
Objektnamn
E4 Förbi Örnsköldsvik
Mittbanan Stöde–Nedansjö, ny mötesstation
SgöN Umeå C förlängning plattform
E4 Ljusvattnet–Yttervik mötesseparering
E12 Kulla–Norrfors mötesseparering
E14 Blåberget–Matfors
E4 Grimsmark–Broänge mötesseparering
E14 Stöde–Matfors, mitträckesseparering
SgöN Boden–Luleå dubbelspår,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

8.2 Mellersta regionen

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

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

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



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

Tabell 13. Namngivna investeringar i mellersta regionen under planperioden.

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

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

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

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

8.3 Östra regionen

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

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

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

Tabell 15. Namngivna investeringar i östra regionen under planperioden.

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

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

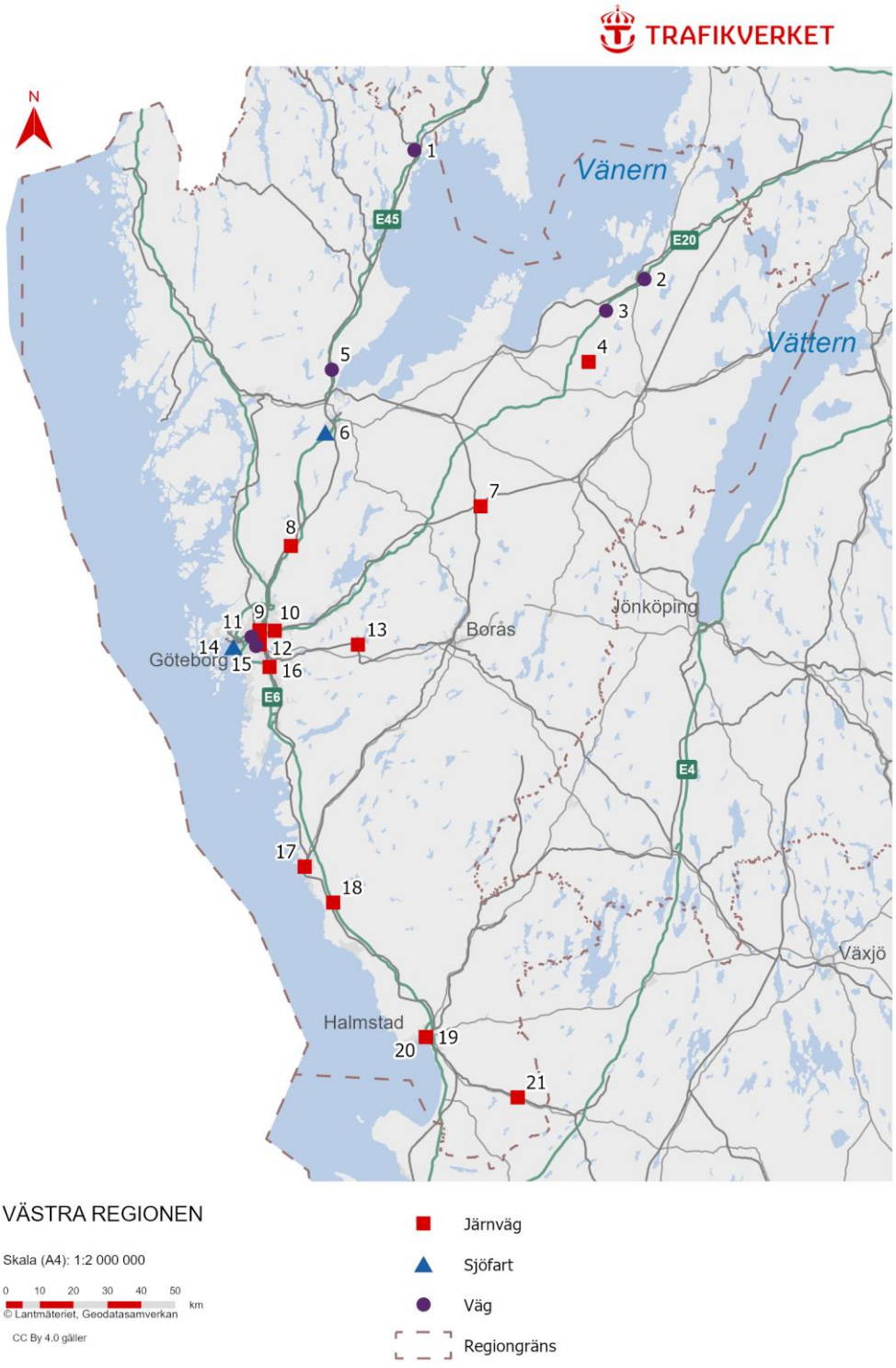
Tabell 16. Ytterligare namngivna objekt i östra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

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

8.4 Västra regionen

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

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



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

Tabell 17. Namngivna investeringar i västra regionen under planperioden.

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

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

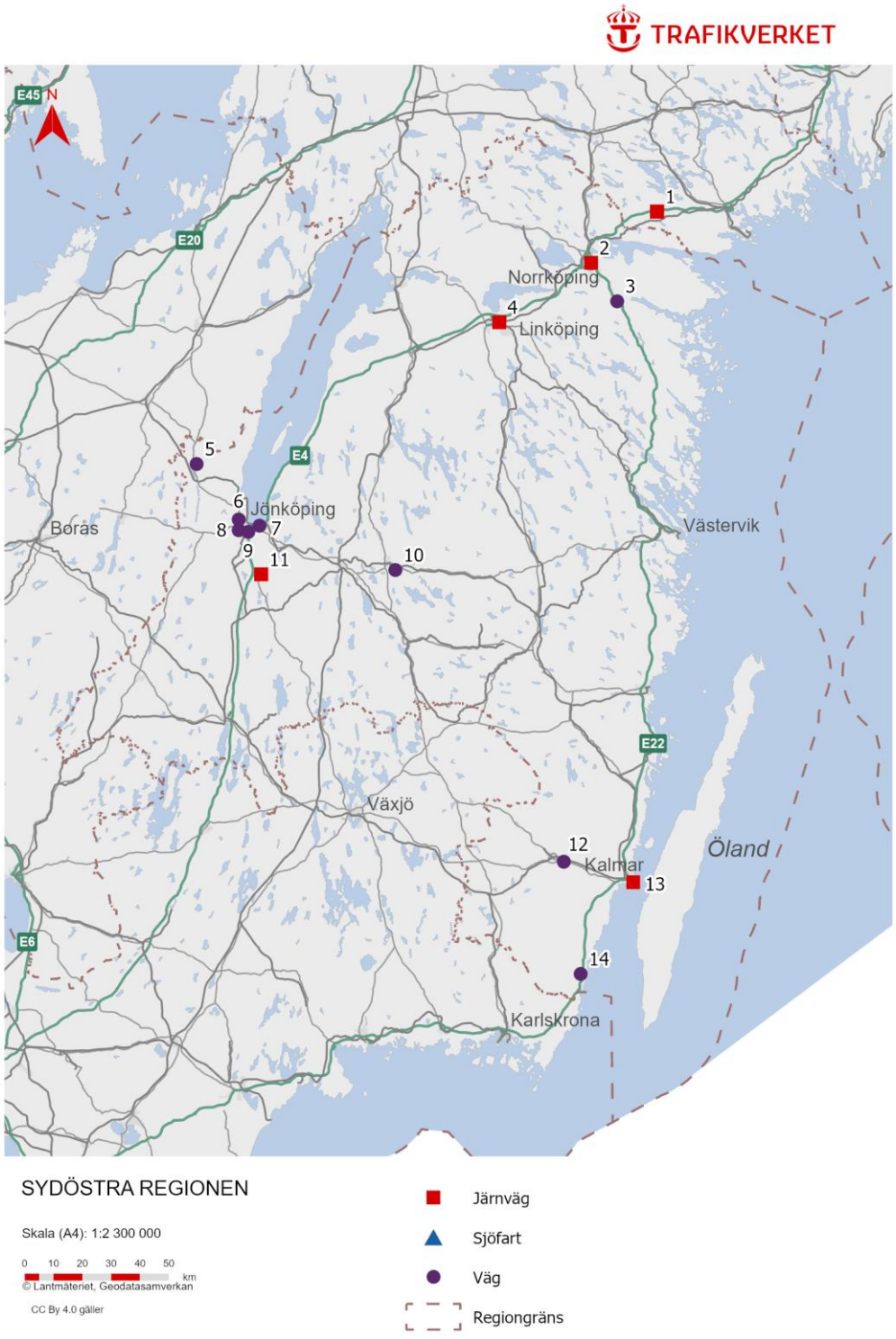
Tabell 18. Ytterligare namngivna objekt i västra regionen som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

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

8.5 Sydöstra regionen

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

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



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

Tabell 19. Namngivna investeringar i sydöstra regionen under planperioden.

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

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

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

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

8.6 Södra regionen

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

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

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

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

Tabell 21. Namngivna investeringar i södra regionen under planperioden.

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

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

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

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

8.7 Sverigeförhandlingens objekt

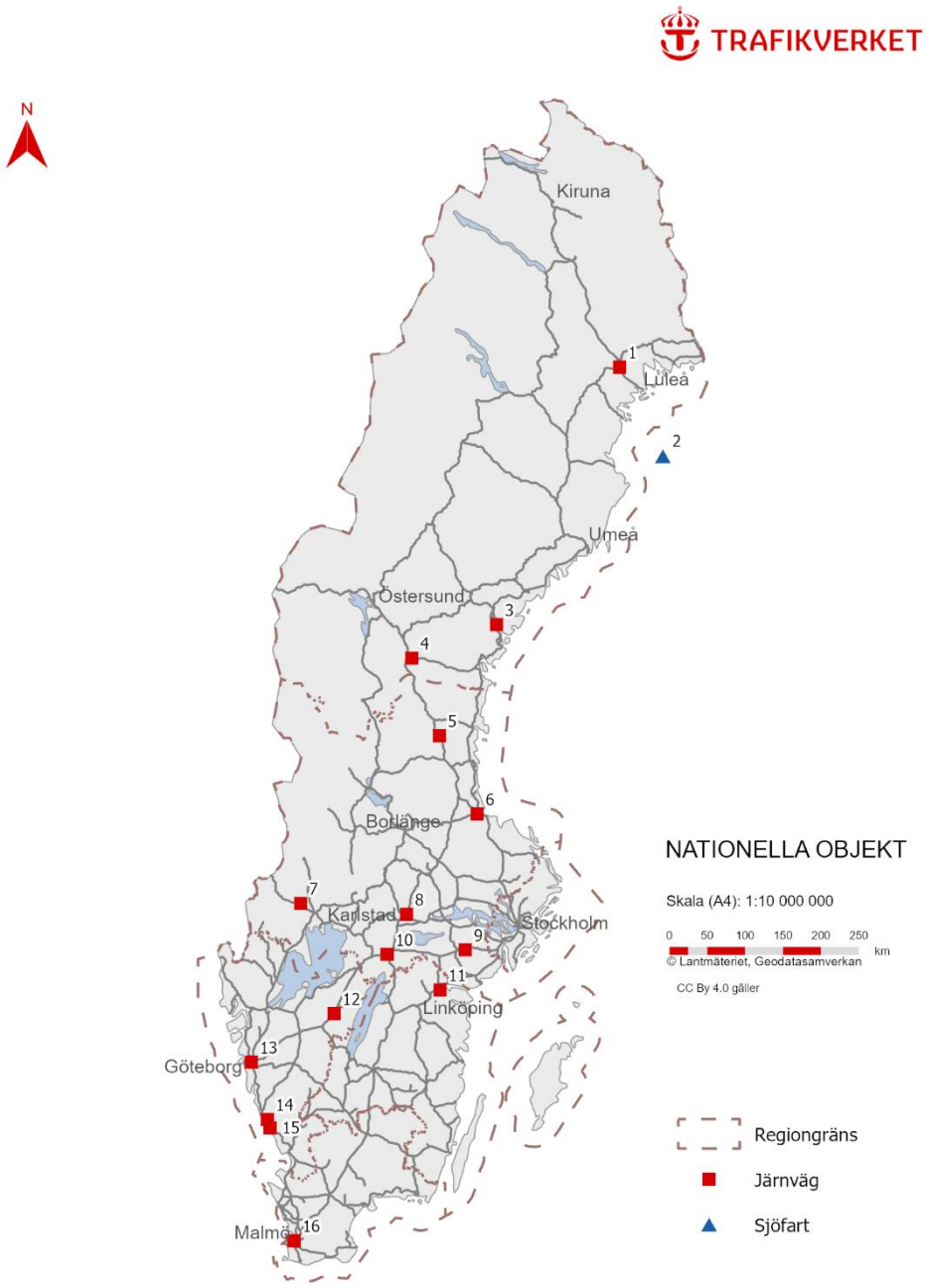
I Tabell 23 listas de namngivna investeringar som ingår i Sverigeförhandlingens fem storstadspaket som syftar till att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg.

Tabell 23. Namngivna investeringar från Sverigeförhandlingen under planperioden.

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

8.8 Hela landet

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



Figur 39. Namngivna regionöverskridande investeringar under planperioden.

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

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

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

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

Objektnamn
Sjöfartsverkets isbrytarflotta, två nya

Tredje delen: Effekter

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

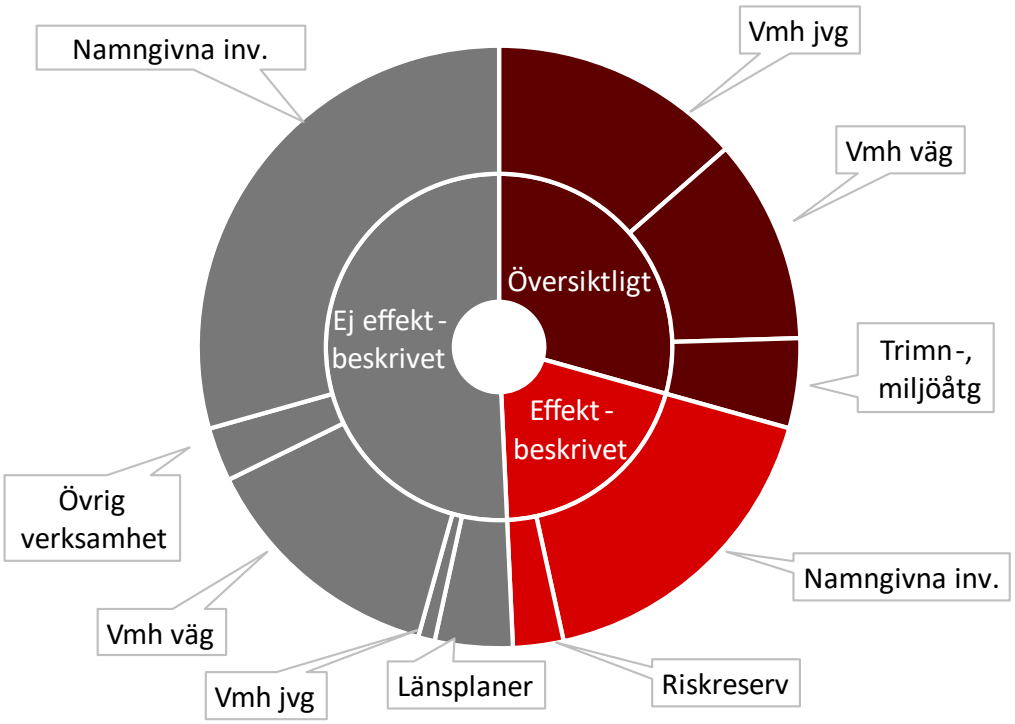
9 Planförslagets effekter

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

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

Vissa delar av planförslaget består av specificerade åtgärder, och för dessa delar kan effekterna beskrivas relativt detaljerat. Andra delar av planförslaget består av generella anslag och potter, och för dessa delar beskrivs effekterna mer övergripande. Det finns även delar av planförslaget som inte alls ingår i effektbeskrivningen i 9.1–9.6 såsom redan pågående investeringar, övrig verksamhet (exempelvis räntor och återbetalning av lån, forskning och innovation) och bidrag till länsplanerna.

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



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

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

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

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

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

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

9.1 Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys och rangordning av investeringar

Samhällsekonomi handlar om att väga samhällsnyttor mot samhällskostnader

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

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

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

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

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

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

Samhällsekonomisk kostnadseffektivitet har varit vägledande

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

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

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

Börjesson, M., Eliasson, J. och Isacsson, G. (2013), Infrastrukturens påverkan på ekonomisk tillväxt, i Tillväxt- och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning – En litteraturöversikt, Specialstudie nr 37, december 2013, Konjunkturinstitutet.

För *trimnings- och miljöåtgärder* utgår prioriteringarna från de transportpolitiska målen. Inom vissa preciserade områden finns också lagkrav som kan påverka prioriteringarna. Det är först i de årliga budgetarna som detaljplaneringen av åtgärderna genomförs.

För *namngivna investeringar* är möjligheterna till samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys oftast goda, dels eftersom metoderna är väl utvecklade för de flesta typer av åtgärder, dels eftersom åtgärderna är relativt noggrant beskrivna så att deras respektive kostnader och effekter kan beräknas och beskrivas. Uppdaterade och jämförbara samhällsekonomiska analyser har tagits fram både för namngivna investeringsobjekt i gällande plan där byggstartsbeslut inte fattats eller ansökts om och för nya objekt som övervägts i det nya planförslaget (med några undantag, bland annat ERTMS och isbrytare). Dessa har rangordnats efter samhällsekonomisk lönsamhet, med hänsyn till såväl beräknade som ej beräknade effekter. Denna rangordning har använts för att föreslå vilka investeringar som bör tas med i planförslaget, vilket beskrivs närmare nedan.

Ej beslutade investeringar har rangordnats efter samhällsekonomisk effektivitet

Som beskrivits i avsnitt 1.1 har samtliga investeringar prioriterats efter vissa kriterier. I korthet är prioritetsordningen 1) investeringar som redan pågår, eller där byggstartsbeslut fattats eller är under behandling; 2) investeringar som fordras av lagkrav, eller som regeringen redan fattat beslut om på andra sätt; 3) standardhöjande, nödvändiga reinvesteringar; 4) övriga investeringar i gällande plan samt nya kandidater vilka rangordnats efter samhällsekonomisk lönsamhet.

Totalt ingår omkring 160 objekt i den samhällsekonomiska rangordningen. Även objekt där inga effekter beräknats har i de flesta fall rangordnats, då utifrån bedömd lönsamhet i relation till andra objekt. Exempelvis har *E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, (…)* rangordnats i samma härad som andra liknande objekt i regionen som har mycket hög beräknad lönsamhet, detsamma gäller *Kalmar C, spår och plattformar* där liknande objekts lönsamhet varit till hjälp. Vissa genuint svårbedömda objekt har emellertid inte gått att placera in i den samhällsekonomiska rangordningen. Olönsamma objekt har grovt rangordnats i tre grupper; olönsamma 1 där justerad nettonuvärdeskvot ligger mellan -0,1 och -0,5, olönsamma 2 där nettonuvärdeskvoten är mellan -0,5 och -1 samt olönsamma 3 där objekt med en nettonuvärdeskvot <-1 rangordnas.

Först rangordnas objekten utifrån beräknad samhällsekonomisk kostnadseffektivitet (nettonuvärdeskvot). Denna rangordning justeras sedan för att ta hänsyn till så kallade ej beräknade effekter (samhällsnyttor och -kostnader som inte ingår i de kvantifierade, modellberäknade effekterna), graden av osäkerhet i nyttor och kostnader, samt systemeffekter. Systemeffekter avser samband mellan två eller

fler objekt i exempelvis ett stråk. Den samhällsekonomiska nyttan av objekten tillsammans kan vara större (eller mindre) än summan av de nyttor som objekten ger var för sig. Hänsyn tas även till hur robust lönsamhetsbedömningen, som görs i den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen, är. Det kan även finnas objekts-specifika osäkerheter som påverkar objektens lönsamhet. I vissa fall görs det då objektsspecifika känslighetsanalyser för att belysa en särskild osäkerhet, det kan exempelvis handla om att trafikutvecklingen är särskilt beroende av en exploatering som det finns osäkerheter kring. Sådana objektsspecifika osäkerheter har beaktats i arbetet med den samhällsekonomiska rangordningen.

I den samhällsekonomiska rangordningen kan således objekt med stora ej beräknade effekter eller systemeffekter placera sig ovanför objekt med en högre beräknad nettonuvärdeskvot. Det innebär också att ett paket av åtgärder som tillsammans har positiva systemeffekter kan rangordnas högre än vad de gör som enskilda objekt.

I Tabell 26 visas, som en illustration av metoden, ett utdrag ur den samhällsekonomiska rangordningen. Hela rangordningen finns presenterad i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115), bilaga A. Som framgår av tabellen kan positiva ej beräknade effekter göra att objekt får en högre placering i rangordningen. Det kan exempelvis vara effekter avseende försening eller minskat buller. Det finns också vissa åtgärder där effekterna bedöms fångas väl i de beräknade effekterna, och dessa justeras inte. Här ser vi också ett objekt utan beräknade effekter, *E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, (..)*, som rangordnats högt i den samhällsekonomiska rangordningen, och det beror på att liknande åtgärder i regionen har hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Tabell 26. Samhällsekonomisk rangordning.

Objektsnamn	Sammanvägd lönsamhet	NNK	Justering	Motivering samhällsekonomi	Samhälls-ekonomisk rangordning
Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering	*Robust lönsam*	*11,6*	↑	Positiva ej beräknade effekter i form av minskade förseningar. Ger möjlighet att öka trafiken tillsammans med Ostkustbanan, fyrspår (…) och Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm.	1
E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	*Robust lönsam*	*11,6*	0	-	2
Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	*Lönsam*	*10,5*	↑	Åtgärdens samhällsekonomiska lönsamhet är beroende av att hela Norrbotniabanan byggs, därav inte bedömd som robust lönsam. Positiv	3

				ej beräknad effekt avseende möjlighet till omledning bedöms vara betydande.	
Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet	*Robust lönsam*	*7,7*	↑	Positiva ej beräknade effekter framförallt avseende restidsosäkerhet och trafiksäkerhet.	4
Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	*Robust lönsam*	*6,0*	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskad störningskänslighet för persontrafiken samt smidigare tågbyten för persontransportföretag.	5
Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	*Lönsam*	*3,1*	↑	Positiv ej beräknad effekt, ombyggnaden möjliggör att köra större fartyg (skalfördelar).	6
Markarydsbanan/Knäred mötesspår	*Lönsam*	*3,5*	0	Viss risk för överskattade nyttor kopplad till osäkerhet i JA och positiva ej beräknade effekter avseende förbättrade omledningsmöjligheter samt buller- och trafiksäkerhetsåtgärder gör att objektet inte justeras.	7
E4/E20 Hallunda–Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	*Lönsam - endast bedömd*	-	-	Åtgärden ger stora restidsvinster samt ett mer robust system med mer tillförlitliga restider. Liknande objekt i regionen har mycket hög lönsamhet.	8
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	*Robust lönsam*	*2,6*	0	-	9
E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	*Robust lönsam*	*2,4*	↑	Positiva ej beräknade effekter avseende minskat buller samt minskad störningskänslighet på E4 och Rv 40 genom Jönköpings tätort då risken för mindre incidenter minskar.	10

Utifrån den nya justerade rangordningen har en uppskattning av värdet av ej beräknade effekter och systemeffekter härletts, det vill säga justerade nyttor och nettonuvärdeskvoter har beräknats fram implicit för dessa objekt. Justerade nyttor och nettonuvärdeskvoter, som inkluderar en värdering av kvaliteten i de beräknade effekterna och en uppskattning av ej beräknade effekter och systemeffekter, används i de effektbeskrivningar som återges nedan.

Ej beräknade effekter och systemeffekter har vägts in i rangordningen

Den samhällsekonomiska rangordningen vilar alltså på en sammanvägning av beräknade och bedömda effekter. Genom att gå igenom alla objekt och jämföra objekt mot varandra har bedömningar ensats och kvalitetssäkrats. Totalt har cirka 160 objekt rangordnats i den samhällsekonomiska rangordningen. För tio objekt (exklusive objekt med nettonuvärdeskvot<-1) har nyttorna justerats med mer än 50 procent. Det är framförallt järnvägsobjekt men även ett vägobjekt. Exempelvis påverkas objektet *Rv 26 Hedenstorp–Månseryd* av exploateringar som planeras i området och en objektsspecifik känslighetsanalys med exploateringarna visar på en nettonuvärdeskvot på 2,5, medan huvudanalysen har en nettonuvärdeskvot på -0,27. Objektets lönsamhet bedöms troligtvis ligga någonstans mellan dessa nettonuvärdeskvoter och objektet har därför rangordnats utifrån det. Bland dessa tio objekt finns även ett annat objekt, *Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet*, där den objektsspecifika känslighetsanalysen vägt in och påverkat rangordningen.

I arbetet har det gjorts fyra systemanalyser där paket av åtgärder som tillsammans kan ha stora positiva effekter analyserats. Analyserna visar på varierande resultat. Systemanalyserna för Malmbanan samt två analyser av längre, tyngre och större tåg visar på hög samhällsekonomisk lönsamhet, medan systemanalysen för Ostkustbanan Gävle–Härnösand visar på robust olönsamhet. Sedan finns det vissa andra objekt där systemeffekter faller ut i objektets samlade effektbedömning, exempelvis *Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga* där nyttorna är beroende av utbyggnaden av Norrbotniabanan som i analysen finns med i jämförelsealternativet. Dessa systemanalyser har använts i arbetet med rangordningen och i följande effektbeskrivning av planförslaget.

De flesta objekten med stora justeringar har justerats på grund av systemeffekter. Exempelvis är *Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation* och *Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning* de objekt som fått störst påslag på nyttan i den justerade rangordningen. Detta beror på att de har rangordnats utifrån systemanalysens nettonuvärdeskvot på 1,43 och inte de enskilda objektens nettonuvärdeskvoter, som är -0,83 respektive -0,57. Dessa två objekt är också de som flyttat flest antal placeringar, där Murjek har rangordnats nästan 100 placeringar högre i den justerade samhällsekonomiska rangordningen. Även *Norge-Vänerbanan Kil–Skälebol mötesspår* har ett relativt stort påslag på grund av systemanalysen. Övriga objekt med stora justeringar bedöms ha betydande ej beräknade effekter, framförallt kopplat till tillgänglighet, och har därför justerats uppåt i rangordningen. Det gäller *Göteborg–Alingsås högre kapacitet etapp Olskroken–Partille*, *Göteborg–Alingsås högre kapacitet hela sträckan*, *Malmbanan Rautas–Bergfors dubbelspår* och *Norge-Vänerbanan Kornsjö–Skälebol högre kapacitet*.

Det finns även objekt som har negativa justeringar. De största procentuella negativa justeringarna beror framförallt på effekter på natur- och kulturmiljö. Av objekten som justerats ner i rangordningen är det *Befintliga banor hastighetshöjning 250 km/h Stockholm–Umeå*, *E4 Kongberget–Gnarp* och *Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta) förbigångsspår* som alla justerats omkring 30 platser lägre än nettonuvärdeskvoten indikerar. Dessa har justerats ner med olika motiveringar: *Befintliga banor hastighetshöjning 250 km/h Stockholm–Umeå* har särskilt osäker kostnadsuppskattning, *E4 Kongberget–Gnarp* har negativa ej beräknade effekter och *Moheda uppspår (Nässjö–Alvesta)* har rangordnats tillsammans med *Blädinge (Alvesta–Hässleholm) förbigångsspår* och *Boxholm nedspår förbigångsspår för gods* där de tillsammans rangordnats högre än deras genomsnittliga nettonuvärdeskvot på grund av positiva systemeffekter.

Andra överväganden än samhällsekonomisk nytta har också vägts in

Det slutliga planförslaget vilar inte enbart på den samhällsekonomiska rangordningen. Hänsyn har även tagits till vissa aspekter som bedömts vara relevanta utifrån proposition och direktiv. För att ge transparens hanteras dessa som avvikelser från den samhällsekonomiska rangordningen. Aktuella motiv är bland annat bidrag till TEN-T-krav, kopplingar till grannländer, totalförsvarets behov samt om ett objekt är en förutsättning för objekt i befintlig plan. Hänsyn har även tagits till industrins konkurrenskraft och konnektiviteten mellan de fyra trafikslagen.

I Tabell 27 visas den samhällsekonomiska rangordningen för nya objekt och den slutliga rangordningen där andra överväganden vägts in. De två bästa objekten ur ett samhällsekonomiskt perspektiv hamnar högt även i den slutliga rangordningen, men här ser man att andra överväganden också vägts in. Exempelvis ligger två olönsamma objekt högt i rangordningen, *Knivsta plankorsning* har prioriterats högt på grund av dess koppling till *Ostkustbanan fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)*.

Tabell 27. Rangordning för nya objekt inklusive andra överväganden än samhällsekonomisk lönsamhet (SE rangordning betyder samhällsekonomisk rangordning av de nya objekten).

Objektsnamn	SE rang-ordning	Andra överväg-anden	Grund för prioritering	Slutlig rang-ordning
E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	2	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	1
Knivsta plankorsning	Olönsam 2	↑↑	Objektet är nödvändigt för ett ändamålsenligt genomförande av det avtalsbundna objektet Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) (JO1807).	2
Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård	Olönsam 2	↑↑	Förbättrade möjligheter för uppställning och service för persontåg, vilket skapar nyttor i sig samt ger förutsättningar för en framtida större ombyggnad av Stockholm C.	3
Ostkustbanan Solna–Skavstaby, Signaloptimering	1	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet. Förbättrad koppling till Arlanda.	4
Göteborg–Alingsås, högre kap., etapp Olskroken–Partille	7	↑↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt bidrag till TEN-T-krav och industrins konkurrenskraft. Objektet förbättrar kopplingen till Göteborgs hamn.	5
E4 Trafikplats Ekhagen	4	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	6
E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält	5	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	7
Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår	8	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	8
E4 Trafikplats Ättekulla	6	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet samt förbättrade förutsättningar för lokal utveckling.	9
Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken	9	↑	Samhällsekonomisk lönsamhet.	10

Avvikelser från den samhällsekonomiska rangordningen minskar den samhälls-ekonomiska effektiviteten, där stora avvikelser har större negativ påverkan på samhällsekonomisk effektivitet än små. I underlagsrapporten om investeringar (TRV 2025:115), bilaga A, återfinns den slutliga rangordningen inklusive motiveringar till varför den i vissa fall avviker från den samhällsekonomiska rangordningen.

Den samhällsekonomiska rangordningen är robust för osäkerheter

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa hur osäkerheter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder.

Det finns givetvis osäkerheter i såväl beräknade som bedömda effekter. De beräknade effekterna påverkas bland annat av osäkerheter i objektens beräknade kostnader, trafikprognoser, effektberäkningar, värderingar av olika nyttor samt de övergripande kalkylförutsättningar som används i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna. Eftersom den samhällsekonomiska rangordningen utgör grunden för prioriteringen av investeringar så är det en viktig fråga hur robust denna rangordning är för osäkerheter.

Flera av osäkerheterna ovan påverkar inte rangordningen av objekt i någon större utsträckning, eftersom alla objekt påverkas i stort sett likadant av vissa osäkra variabler. Den samhällsekonomiska rangordningen tenderar därför att vara mer robust än den absoluta samhällsekonomiska lönsamheten. Huruvida ett objekt hamnar över eller under gränsen för lönsamhet påverkas (i viss usträckning) av övergripande och i viss mån osäkra kalkylparametrar som diskonterings- och livslängdsantaganden samt makrovariabler som ekonomisk tillväxt och befolkningstillväxt. Rangordningen, däremot, är betydligt mer robust för sådana osäkerheter.

Rangordningen kan påverkas bland annat av osäkerheter i hur olika effekter ska värderas relativt varandra, hur transportefterfrågan med olika trafikslag utvecklas relativt varandra, och hur olika effekter beräknas (till exempel beror beräkningarna av utsläpps- och trafiksäkerhetseffekter på antaganden om framtida fordonsegenskaper). Det har visat sig i forskning[28] att den samhällsekonomiska rangordningen oftast är robust även för denna typ av osäkerheter, eftersom dessa osäkerheter vanligen är relativt små jämfört med variationen i samhällsekonomisk lönsamhet mellan olika objekt.

Generella osäkerheter kring trafikutveckling och särskilt viktiga kalkylvärden hanteras i känslighetsanalyser som tas fram i respektive objekts samlade effektbedömning. Känslighetsanalyserna inkluderar högre investeringskostnad[29], +/- 20 procent för transportflöden i prognosår 1 (2045), enhetligt åktidsvärde för privata resor, +/- 25 procent för värdering av trafiksäkerhet, 40 procent högre värdering av

[28] Se t.ex. Eliasson et al. (2020) The impact of land use effects in infrastructure appraisal. Transportation Research A 141; Asplund och Eliasson (2016), Does uncertainty make cost-benefit analyses pointless? Transportation Research A 92.; Börjesson et al. (2014) Is CBA ranking of transport investments robust? Journal of Transport Economics and Policy 48. Se också känslighetsanalyser i förra planförslaget, Trafikverket (2021:186).

[29] Investeringskostnaden justeras med ett påslag om 40% om åtgärden analyseras i ett tidigt skede och 30% om analysen sker i sent skede. I kontexten av samlad effektbedömning definieras sent skede av ”Samrådshandling inför granskning”.

klimatrelaterade effekter samt +/- 50 procent för värdering av luftföroreningar. Resultaten från känslighetsanalyserna vägs in i objektets sammanvägda bedömning[30] och påverkar om ett objekt bedöms som *Robust lönsamt/olönsamt*.

Tabell 28 visar hur dessa osäkerheter påverkar den samhällsekonomiska rangordningen av objekten. Resultaten i tabellen utgår från de cirka 160 objekt som ingår i rangordningen och har beräknade effekter som det varit möjligt att känslighetsanalysera. Ej beräknade effekter har kvantifierats genom att justeringarna av rangordningen med avseende på nettonuvärdeskvoterna (med hänsyn till ej beräknade effekter, systemeffekter med mera) har översatts till implicita nyttor. I planen ryms knappt 50 miljarder kronor, vilket motsvarar de 75 högst rankade objekten. Tabellen visar hur många av dessa 75 högst rankade objekt som byts ut i respektive känslighetsanalys[31], det vill säga om trafikflöden eller värderingar av effekter förändras.

[30] ASEK 8.0, www.trafikverket.se/ASEK .

[31] Ett alternativt sätt att undersöka samma sak hade varit att se vilka objekt som ryms inom en given budget, i stället för att undersöka de 75 högst rankade objekten. Det har dock nackdelen att man måste hantera att objekt bara delvis ryms inom budget i vissa scenarier, vilket försvårar jämförbarheten och presentationen. Vi har dock undersökt även denna beräkning, och slutsatserna påverkas inte.

Tabell 28. Förändringar i 75 högst rankade objekt vid ändrade trafikflöden, effekter m.m.

		Väg	Järnväg	Sjöfart
Topp 75 objekt	Antal objekt	27	46	2
	Andel av budget	*51%*	*45%*	*3%*
+20% vägtrafik	Antal objekt	+1	-1	0
	Andel av budget	*+1%*	*-1%*	*0%*
+20% järnvägsresor/-transporter	Antal objekt	-2	+2	0
	Andel av budget	*-6%*	*+6%*	*0%*
-20% vägtrafik	Antal objekt	-3	+2	+1
	Andel av budget	*-7%*	*+4%*	*+3%*
-20% järnvägsresor/-transporter	Antal objekt	+3	-4	+1
	Andel av budget	*+1%*	*-4%*	*+3%*
+25% trafik-säkerhetseffekter	Antal objekt	+3	-3	0
	Andel av budget	*+2%*	*-2%*	*0*
+50% hälsopåverkande utsläpp	Antal objekt	0	0	0
	Andel av budget	*0%*	*0%*	*0%*
+40% klimatpåverkande utsläpp	Antal objekt	0	0	0
	Andel av budget	*0%*	*0%*	*0%*

De fyra första känslighetsanalyserna avser generell osäkerhet i väg- respektive järnvägstrafik (personresande och godstransporter sammanslaget). Osäkerhets-intervallen ±20 procent avser trafiken år 2045, och är stora. Som jämförelse prognoseras[32] tågresandet öka med 47 procent och personbilsresandet med 26 procent under perioden 2019–2045. Osäkerheten i framtida res- och transport-flöden kan också tolkas som effekten av en rad andra osäkerheter som alla påverkar dessa flöden, till exempel osäkerheter i framtida transportkostnader. Trots att

[32] Trafikverkets resandeprognoser har generellt sett överensstämt relativt väl med den observerade utvecklingen, med vissa reservationer, fram till pandemin – se analyser i Trafikverkets rapport (2024:108). Det är fortfarande för tidigt för att säkert veta hur stora de långsiktiga effekterna av pandemin blir på tågresandet – resandet är än så länge lägre än före pandemin för såväl kortväga som långväga tågresande.

osäkerhetsintervallen alltså är tämligen rejält tilltagna är förändringarna av de 75 högst rankade objekten relativt liten. Som mest ändras fyra objekt.

I ett sent skede av arbetet med åtgärdsplaneringen upptäcktes ett fel i prognosmodellen 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 trafiksäkerhets-, 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 trafiksäkerhetseffekterna är inte osannolik, och det ger en visserligen begränsad men ändå märkbar effekt på urvalet av objekt.

9.2 Det övergripande transportpolitiska målet

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Planens bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning redovisas nedan. En fördelningsanalys av planens effekter redovisas i den kommande samlade effektbedömningen, som redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) den 30 november 2025.

Delar av planen bidrar till samhällsekonomisk effektivitet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning betyder dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till utveckling och underhåll av transportsystemet ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen. Den första delen, transportsystemets användning, styrs bland annat av skatter, regleringar och offentliga transporttjänster, vilka inte är en del av Trafikverkets uppdrag enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Följaktligen är transportsystemets användning inte heller en del av effektbeskrivningen.

Anslagen till *vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar* ökades i infrastrukturpropositionen. Det finns vissa osäkerheter i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna, särskilt kring effektsambandet för analyserna av järnväg, och delar av anslaget för väg kan inte effektberäknas. Givet dessa osäkerheter visar Trafikverkets analyser att ökningen av de delar av anslaget som kunnat effektberäknas är samhällsekonomiskt lönsam. De delar av anslagen som inte har effektbedömts kan inte heller bedömas samhällsekonomiskt. En slutsats när ovanstående osäkerheter observerats är att det finns ett stort utvecklingsbehov vad gäller samhällsekonomiska metoder för underhållsåtgärder för både väg- och järnväg. Detta gäller både effektsamband för kostnader och anläggningens påverkan på tågförseningar. Trafikverket delar regeringens syn att utvecklingsbehovet är angeläget. Trafikverket avser att bygga upp den kompetens som krävs för att det ska vara möjligt att minska osäkerheterna inför nästa revidering av nationell plan.

De samhällsekonomiska beräkningarna av vidmakthållande järnväg ger en nettonuvärdeskvot på drygt 1 vilket tyder på att det är samhällsekonomiskt lönsamt. Det finns dock osäkerheter kring effektsambanden som används för den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Osäkerheten innebär mest troligt en överskattning av nyttorna, så nettonuvärdeskvoten ska tolkas med viss försiktighet. Den sammanvägda bedömningen är, trots osäkerheterna, att det är samhällsekonomiskt lönsamt med det ökade anslaget för vidmakthållande av det statliga järnvägssystemet.

De samhällsekonomiska beräkningarna för underhåll av det statliga vägsystemet avser endast 45 procent av det totala anslaget för vidmakthållande väg, exempelvis saknas metoder för att beräkna åtgärder på sidoområden och belysning.

Beräkningen som berör vägars ojämnhet (IRI) visar en nettonuvärdeskvot på mellan -0,15 och 0,29. Den samhällsekonomiska lönsamheten minskar ju fler rekonstruktionsåtgärder som krävs, men är positiv för alla analyser utom den för större rekonstruktionsbehov som exkluderar komfortnytta. Lönsamheten är

troligtvis underskattad då vissa effektsamband saknas, exempelvis avseende spårdjupseffekter på restid eller trafiksäkerhet.

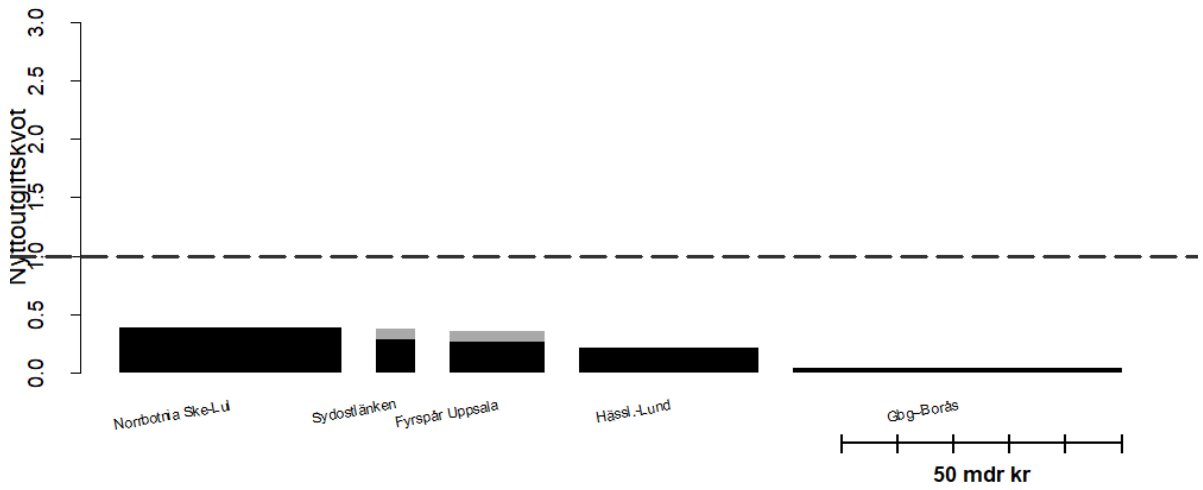
Analyserna av byggnadsverk (broar och tunnlar) på väg visar att den optimala underhållsstrategin sannolikt kan genomföras med föreslagen anslagsnivå, och att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa ännu mer pengar på byggnadsverk. Tidigare analyser av bärighetssatsningar visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon på väg. De visar att satsningen för att möjliggöra tyngre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot på 2,5 och möjliggörande av längre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot över 10, vilket innebär att det är mycket lönsamt.

Anslagen till *trimnings- och miljöåtgärder* bedöms ha hög samhällsekonomisk kostnadseffektivitet baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram[33]. Exempelvis ger åtgärder som innebär hastighetshöjning och kapacitetsökning inom järnvägsnätet generellt stora nyttor. Bulleråtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma redan vid låga trafikflöden. Trimningsåtgärder för att öka trafiksäkerheten inom vägsystemet är generellt mycket lönsamma, exempelvis räffling av vägren och rensat sidoområde. Trafikverket bedömer att det skulle vara samhällsekonomiskt motiverat om dessa anslag ökades ytterligare.

Namngivna investeringar (vars effekter kan kvantifieras) har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,3 och ett nettonuvärde på -57 miljarder kronor. Om man tar hänsyn till de justerade nettonuvärdeskvoterna, där även effekter som inte kunnat beräknas vägs in genom en härledning från den samhällsekonomiska rangordningen, blir den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten fortfarande -0,3 men nettonuvärdet förbättras till -49 miljarder kronor, vilket tyder på att det finns positiva effekter som inte fångas i de beräknade nettonuvärdeskvoterna. Eftersom nettonuvärdeskvoten endast kan beräknas för objekt som har samlade effektbedömningar med kvantifierade effekter, skiljer sig antalet ingående objekt mellan de icke-justerade (endast kvantifierade) och justerade nettonuvärdeskvoterna.

En anledning till den låga lönsamheten är att möjligheten att prioritera utifrån samhällsekonomisk lönsamhet varit begränsad, eftersom det i gällande plan ingår flera olönsamma objekt i prioriteringskategori 2 som av olika skäl inte kunnat omprövas och därför ingår även i förslaget till ny plan, se Figur 41.

[33] https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/ .



Figur 41. Nyttoutgiftskvot för de fem stora olönsamma järnvägsobjekten. Varje stapel i figuren är ett objekt och visar justerade nyttoutgiftskvoter. Höjden på varje stapel är nyttoutgiftskvoten och stapelns bredd är investeringens kostnad. Objekt med en nyttoutgiftskvot <1 (den streckade linjen) har lägre total nytta än kostnad och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma.

Om man skulle lyfta ut de fem stora järnvägsobjekten i förslaget, *Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke*, *Hässleholm-Lund, två nya spår*, *Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg*, *Ostkustbanan fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)* samt *Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana* blir den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för planförslaget 1,0 inklusive de justerade nyttorna och 1,1 med enbart de beräknade nyttorna. Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för de fem stora järnvägsobjekten är -0,8 (både inklusive och exklusive justerade nyttor). De övriga järnvägsobjekten i förslaget (exklusive de fem nämnda ovan) har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot inklusive justerad nytta på 1,1 och exklusive justerad nytta på 1,3. Den justerade siffran inkluderar 43 järnvägsobjekt, vilket betyder att det finns många järnvägsobjekt med god lönsamhet i planförslaget. I Tabell 29 visas genomsnittliga nettonuvärdeskvoter. Som tabellen visar är slutsatserna robusta för förändringar i värderingar. Det är framförallt förändringar i transportflöde och kostnader som påverkar den samhällsekonomiska lönsamheten.

Tabell 29. Genomsnittliga nettonuvärdeskvoter för planförslaget.

	Nettonuvärdeskvot	Justerad nettonuvärdeskvot[34]
Huvudanalys	**-0,3**	**-0,3**
varav järnväg	-0,5	-0,5
varav väg	1,2	1,4
varav sjöfart	-0,2	-0,1
Riskreserv inkluderas som investeringskostnad	**-0,4**	**-0,4**
Känslighetsanalyser[35]		
Högre investeringskostnad	-0,6	-
20 procent högre transportflöde i prognosår 1	-0,3	-
20 procent lägre transportflöde i prognosår 1	-0,5	-
Enhetligt åktidsvärde för privata resor	-0,3	-
25 procent högre värdering av trafiksäkerhet	-0,3	-
25 procent lägre värdering av trafiksäkerhet	-0,3	-
40 procent högre värdering av klimatrelaterade effekter	-0,3	-
50 procent högre värdering av luftföroreningar	-0,3	-
50 procent lägre värdering av luftföroreningar	-0,3	-

Spridningen i lönsamhet är stor

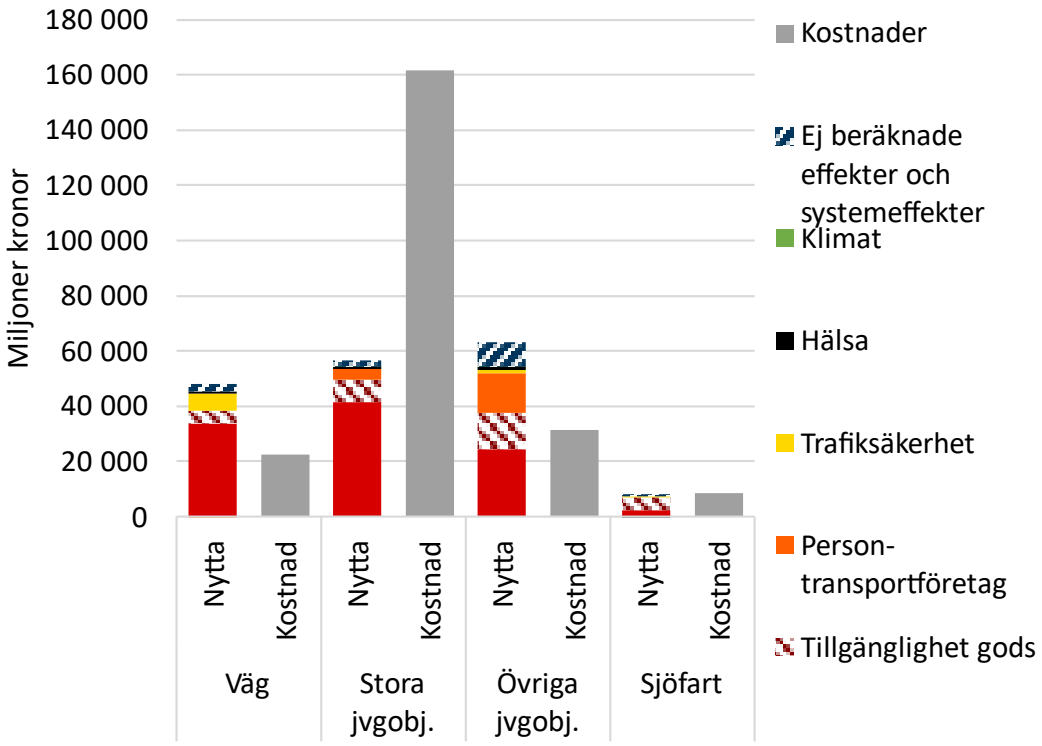
Spridningen i lönsamhet är stor för både väg- och järnvägsobjekt. Majoriteten av vägobjekten, 23 av 28, är robust lönsamma eller lönsamma. Endast ett vägobjekt har bedömts som robust olönsamt eller olönsamt, det är *Knivsta plankorsning* som tillkommit i planförslaget till följd av dess koppling till ett kvarvarande robust olönsamt objekt i planförslaget (*Ostkustbanan fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm*)). Majoriteten av järnvägsobjekten, 35 av 48, är robust lönsamma eller lönsamma. Till skillnad från vägobjekten finns det flera robust olönsamma järnvägsobjekt. De fem största järnvägsobjekten står tillsammans för 88 procent av kostnaden för järnvägsobjekt, men bara för 35 procent av nyttan för

[34] Den justerade nettonuvärdeskvoten är en sammanvägd bedömning av den beräknade lönsamheten per satsad krona (nettonuvärdeskvoten), kvaliteten på beräknade effekter, lönsamhetsbedömningen, riktning och storleksordning på ej beräknade effekter samt eventuella systemeffekter som inte redan fångats i de beräknade effekterna.

[35] Alla känslighetsanalyser finns inte beräknade för alla objekt, utan siffrorna är baserade på de objekt som har känslighetsanalys.

järnvägsobjekten. Endast två sjöfartsobjekt ingår i effektbedömningen varav ett är lönsamt och ett olönsamt.

Effekterna fördelar sig enligt Figur 42, uttryckt som samhällsekonomiska nuvärden så att deras storleksordning kan jämföras, och uppdelat på effekter från väg-, järnvägs- och sjöfartsinvesteringar.



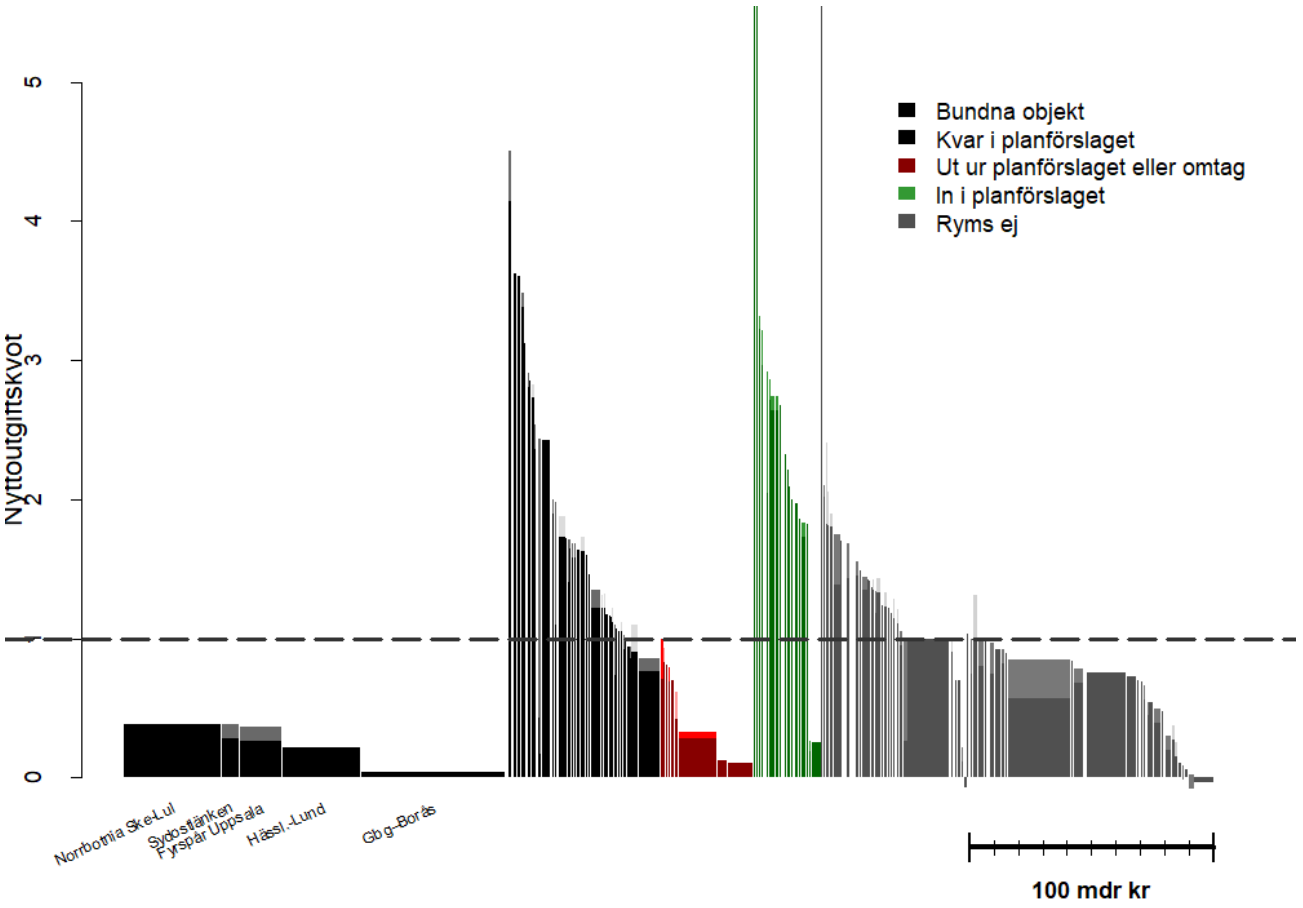
Figur 42. Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag[36], nuvärden i miljoner kronor. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera). Även kostnader efter planperioden inkluderas.

De klart största effekterna är förbättrad tillgänglighet för person- och godstrafik[37]. För järnvägsinvesteringar är också nyttorna för transportföretag en betydande post. Storleken på de nyttor som i Figur 42 anges som ”Ej beräknade effekter och systemeffekter” har härletts från den samhällsekonomiska rangordningen där dessa nyttor vägts in utifrån bedömningar. I de flesta fall fångas de huvudsakliga effekterna i nettonuvärdeskvoten, och endast två objekt i planförslaget (av 68 objekt

[36] De fem stora järnvägsobjekten är *Göteborg–Borås, ny järnväg och Bibana Mölnlycke, Hässleholm–Lund, två nya spår*, *Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg*, *Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)* samt *Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana*.

[37] Tillgänglighet inkluderar bland annat restids- och reskostnadseffekter.

med kvantifierade effekter) har en annan lönsamhetsbedömning än vad netto-nuvärdeskvoten visar. Utanför planförslaget finns ytterligare åtta objekt (av totalt 69 objekt) där ej beräknade effekter påverkat lönsamhetsbedömningen. System-effekter handlar i huvudsak om tillgänglighetseffekter medan de ej beräknade effekterna kan vara olika typer av effekter. De ej beräknade effekterna kan vara både förbättring och försämring på objektsnivå, och det som visas i figuren är nettoeffekten. Det är exempelvis förbättringar i form av minskad restidsosäkerhet och förseningar samt ökad trafiksäkerhet. Det finns även försämringar avseende växt- och djurliv och avseende intrångseffekter för människor samt för forn- och kulturlämningar. Det finns också effekter där det är osäkert vad den totala effekten för planförslaget är, såsom reinvesteringar.



Figur 43. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt. Varje stapel i figuren är ett objekt. Ytan på varje stapel motsvarar objektets totala nytta, och bredden dess kostnad. Höjden på stapeln blir därmed nyttokostnadskvoten (vilket är samma sak som nettonuvärdeskvoten plus 1). Streckad vågrät linje visar NNK = 0. (Se också Figur 45 för en mer detaljerad bild av enbart ej bundna objekt i gällande plan samt nya objekt i planförslaget.)

Räknat från vänster i Figur 43 visas objekt bundna av regeringsbeslut, objekt som kvarstår i planförslaget, objekt som utgår ur planförslaget, nya objekt som inryms i planförslaget samt nya objekt som inte ryms planförslaget. Mörk färg ovanför stapeln avser tillägg till nyttoutgiftskvoten för ej beräknade effekter, ljus färg avdrag. Objekt med en nyttoutgiftskvot <1 (den streckade linjen) har lägre total nytta än kostnad och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma (dvs. NNK < 0).

Som Figur 43 visar finns det kraftigt olönsamma järnvägsobjekt med hög investeringskostnad i förslaget till ny nationell plan. Dessa gör att den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för namngivna objekt visar på samhällsekonomisk olönsamhet, även när hänsyn tagits till kvaliteten av beräknade effekter, ej beräknade effekter samt systemeffekter. Det finns dock flera objekt som av olika anledningar inte är med i effektbedömningen på grund av att underlag saknas (exempelvis finns inga aktuella samlade effektbedömningar för pågående objekt), vilket kan påverka planförslagets lönsamhet både positivt och negativt.

I figuren kan man se att många av objekten i planen är samhällsekonomiskt lönsamma, och att det framför allt är de stora järnvägsobjekten som är olönsamma. De har väldigt hög investeringskostnad (bredd på staplarna) och har därför stor påverkan på planförslagets lönsamhet. Man kan också se att de objekt som omprövas alla ligger under den streckade linjen och således är samhällsekonomiskt olönsamma, medan de nya kandidaterna i huvudsak har hög samhällsekonomisk lönsamhet. Även de objekt som ligger i alternativet med 10 procent högre ram har generellt god lönsamhet.

De objekt som lyfts in i planförslaget baseras i högre utsträckning på samhällsekonomisk lönsamhet och visar en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på 1,6 (endast beräknade nyttor 2,2) medan de objekt som utgår från planförslaget har en justerad nettonuvärdeskvot på -0,7 (endast beräknade nyttor -0,8). Omprövningen av olönsamma objekt tillsammans med god lönsamhet för många av de objekt som lyfts in i planen har förbättrat planförslagets samhällsekonomiska effektivitet. De nya kandidaterna är dock inte helt baserade på den samhällsekonomiska rangordningen, exempelvis lyfts en robust olönsam åtgärd in i planen på grund av dess koppling till ett befintligt (robust olönsamt) objekt i planförslaget. Det lyfts även in åtgärder i planen där det saknas adekvata samhällsekonomiska beslutsunderlag, såsom isbrytare, och dessa ingår därför inte i effektbeskrivningen. Det finns också många nya kandidater utanför planförslaget som har högre lönsamhet än objekt i planförslaget (se Figur 43).

Sammantaget är det alltså möjligt att få mer nytta för de budgetmedel som satsas på namngivna investeringar, vilket innebär att medlen till namngivna investeringar totalt sett inte används samhällsekonomiskt optimalt. Det beror på att Trafikverkets möjlighet att prioritera utifrån samhällsekonomisk lönsamhet begränsas av att det i gällande plan ingår flera olönsamma objekt som av olika skäl inte omprövats och därför fortsatt ingår i förslaget till ny plan. Förslaget till nationell plan 2022–2033

hade en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på -0,4 medan det nya planförslaget alltså har något högre nettonuvärdeskvot, men båda är samhällsekonomiskt olönsamma.

Den genomsnittliga justerade nettonuvärdeskvoten för de nya objekt som föreslås för en 10 procent ökad ram är 0,3. Objekten som föreslås i denna del baseras till stor del på den samhällsekonomiska rangordningen, men i vissa fall har andra motiv påverkat valet av åtgärder, se Bilaga A – Rangordning av objekt i underlagsrapporten för namngivna investeringar (TRV 2025:115).

Förslaget kan bidra till långsiktigt hållbar transportförsörjning

Agenda 2030 är FN:s globala utvecklingsmål för långsiktig hållbarhet. En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Hållbar utveckling omfattar tre olika dimensioner: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det går inte att definiera en sektor som hållbar utan att ta hänsyn till helheten. Transportsystemet är en del av samhället. Därför kan inte ett hållbart transportsystem definieras isolerat, men det går att försöka definiera transportsystemet i ett hållbart samhälle.

Planförslaget kan bidra till social hållbarhet genom att utjämna skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. På så vis kan planförslaget motverka transportfattigdom genom att stärka människors möjlighet att tillgodose sina grundläggande transportbehov. I den kommande systemanalysen som redovisas den 30 november redovisas en fördelningsanalys (Trafikverket 2025:118). Planförslaget kan även bidra till ökad trafiksäkerhet för olika grupper.

Planförslaget kan bidra till ekologisk hållbarhet, bland annat genom att minska trafikens utsläpp, buller och intrång i naturmiljöer, samt genom att minska infrastrukturens påverkan på landskap, vatten och natur- och kulturmiljöer. Dessa aspekter redovisas och diskuteras i avsnitt 9.4.

Planförslaget kan bidra till ekonomisk hållbarhet genom en god förvaltning av infrastrukturanläggningen, genom ett kostnadseffektivt genomförande av underhåll och genom investeringsåtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva. Genom att utvecklad infrastruktur förbättrar transportsystemets funktion kan också tillgängligheten öka (avsnitt 9.3), vilket i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader och, om det sker på ett kostnadseffektivt sätt, stärker Sveriges konkurrenskraft.

9.3 Funktionsmålet

Transportpolitikens funktionsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande

tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och bibehållen eller ökad tillgänglighet är den överlägset största positiva effekten av infrastrukturplanen och är en förutsättning för sammanhållningen i landet.

I de samlade effektbedömningarna för *namngivna objekt* redovisas en nyttoutgiftskvot kopplad till funktionsmålet, vilket är ett nyckeltal för partiell kostnadseffektivitet som visar hur stor tillgänglighetsnyttan är per satsad skattekrona. Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för funktionsmålet är 0,8 för de objekt som har kvantifierade effekter, det vill säga att storleken på dessa beräknade nyttor är i genomsnitt 80 procent av kostnadernas storlek. Totalt bidrar de namngivna investeringarna vars effekter kvantifierats med 151 miljarder kronor i nyttor kopplat till funktionsmålet. Till detta kommer också ej beräknade effekter och systemeffekter relaterade till funktionsmålet, vilka troligtvis bidrar positivt.

Den totala tillgängligheten ökar

Planen bidrar till funktionsmålet på flera sätt. Inom det statliga järnvägssystemet bidrar planen till att minska kapacitetsbrister och punktlighetsproblem, och satsningar på de tekniska systemen säkerställer funktionen på lång sikt. Inom det statliga vägsystemet fokuserar planen framför allt på underhåll av befintligt vägnät, men planen innehåller också bärighetssatsningar som har stor betydelse för näringslivets transporter samt investeringar för att minska vissa kapacitetsbrister i vägnätet. God tillgänglighet möjliggör också vidgade arbetsmarknadsregioner. Exempelvis förbättras tillgängligheten till Arlanda genom stärkt kapacitet för såväl väg som järnväg, vilket är behov som både Arlandasamordningen[38] och Svenskt Näringsliv pekat på. Sammantaget bidrar dessa åtgärder till att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Med ett rätt utfört *vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar* minimeras störningar och hastighetsnedsättningar, vilket bidrar till god tillgänglighet för person- och godstransporter. De ökade anslagen till vidmakthållande är nu tillräckliga för att upprätthålla dagens funktionalitet samt återta allt eftersatt underhåll i det statliga vägsystemet och en viss del av det eftersatta underhållet i det statliga järnvägssystemet. På sikt kommer därmed störningar och hastighetsnedsättningar jämfört med idag att minska vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten, särskilt på vägnätet. Ett återtagande av eftersatt underhåll i det statliga vägsystemet kommer, i kombination med förstärkningsåtgärder relaterat till bärighet och klimat, att bidra till en robustare infrastruktur med mindre störningar för trafikanten. I det statliga järnvägssystemet är bedömningen att tillförlitligheten

[38] Arlandasamordningens slutredovisning.

kan upprätthållas för bantyp 1 samt att bantyp 2 och 3 kommer att förbättras som en följd av satsningen på de fyra utpekade transportflödena. För bantyperna 4 och 5 kommer funktionen att säkerställas, dock med risk för att temporära negativa tillgänglighetseffekter ökar på vissa banor.

Klimatanpassningsåtgärder i befintlig infrastruktur vidtas framför allt inom ramen för anslagen för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och utveckling av statens transportinfrastruktur. I investeringsobjekt som är under planering eller som redan pågår ingår klimatanpassning som en förutsättning vid utformningen och genomförandet. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men de har i många fall effekter även på hänsynsmålet. Åtgärderna bedöms ge förbättrad tillgänglighet för resenärer och godstransporter genom att trafikstörningar och förseningar minskar.

Trimnings- och miljöåtgärder är ofta samhällsekonomiskt kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av tillgängligheten i förhållande till kostnaderna. Exempelvis visar åtgärder inom järnvägsnätet som ger hastighets- och kapacitetsökningar på lönsamhet redan vid relativt låga tågflöden.

Planförslaget innehåller mycket stora kapacitetsökningar både genom helt nya banor som Norrbotniabanan och genom kapacitetsförstärkningar av befintliga stråk. Uppgraderingar och moderniseringar av järnvägens tekniska system, genom bland annat ERTMS, säkerställer funktionen på sikt och kan i vissa fall öka kapaciteten. Även inom vägsystemet minskas vissa kapacitetsbrister. Nuvärdena av tillgänglighetsökningarna beräknas till:

- 106 miljarder kronor för järnvägsobjekten (varav 85 miljarder kronor för persontransporter och 21 miljarder kronor för godstransporter)
- 39 miljarder kronor för vägobjekten (varav 34 miljarder kronor för persontransporter och 5 miljarder kronor för godstransporter)
- 7 miljarder kronor för sjöfartsobjekten (varav 3 miljarder kronor för persontransporter och 5 miljarder kronor för godstransporter).

Till detta kommer tillgänglighetsökningar från de investeringar vars effekter inte har kvantifierats, bland annat åtgärder för längre och tyngre tåg, signaloptimeringar, bangårdsombyggnader och moderniserade signal- och kommunikationssystem för järnvägen. Flera av dessa åtgärder är särskilt viktiga för att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Det tillkommer även tillgänglighetsförbättringar från de objekt vars effekter bara har kvantifierats till viss del. I de flesta fall fångas tillgänglighetseffekter dock väl i de beräknade effekterna, men det finns några undantag. Det gäller särskilt tillgänglighetseffekter för personer med funktionsnedsättning, tillgänglighetseffekter för gång och cykel, reskomfort och trygghet samt restidsosäkerhet och

förseningar. Övriga tillgänglighetseffekter kan för enskilda objekt vara ej beräknade, men fångas i huvudsak i de beräknade effekterna.

För att skapa inkluderande lösningar är universell utformning och funktionsrättsperspektiv viktiga i utformningen av objekt. Effekter avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning kommer framför allt från objekt som avser resecentrum och bedöms vara en förbättring. Tillgänglighetseffekter för gång och cykel bedöms vara både positiva och negativa samt är svåra att storleksbestämma. Nuvärdena avseende reskomfort och trygghet uppgår till minst 0,5 miljarder kronor i nuvärde. Förseningseffekter kan beräknas i det samhällsekonomiska kalkylverktyget Bansek och inkluderas i de beräknade effekterna för järnvägsobjekt, men hanteras i övrigt som en ej beräknad effekt. Restidsosäkerhet hanteras alltid som en ej beräknad effekt. Den ej beräknade delen avseende restidsosäkerhet och förseningar uppgår till minst 1,7 miljarder kronor i nuvärde.

9.4 Hänsynsmålet

Transportpolitikens hänsynsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen samt till ökad hälsa.

I de samlade effektbedömningarna för *namngivna objekt* redovisas en nyttoutgiftskvot kopplad till hänsynsmålet. Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är ett nyckeltal för partiell kostnadseffektivitet som visar hur stora de externa effekterna är per satsad skattekrona. Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet är 0,06 för de objekt som har kvantifierade effekter. Nyttoutgiftskvoten för hänsynsmålet bör tolkas med extra försiktighet eftersom ej beräknade effekter medför en större osäkerhet. Totalt bidrar de namngivna investeringarna vars effekter kvantifierats med 11 miljarder kronor i nyttor kopplat till hänsynsmålet, varav 8 miljarder kronor för trafiksäkerhet, 2 miljarder kronor kopplat till hälsoeffekter och 0,2 miljarder kronor i klimatnytta. Den totala klimatnyttan uppgår dock till 4 miljarder kronor, som dock ingår i tillgänglighetsnyttorna[39]. Till detta kommer också ej beräknade effekter relaterade till hänsynsmålet. Ej beräknade effekter för trafiksäkerhet bidrar troligtvis positivt medan växt- och djurlivseffekter påverkas negativt, forn- och kulturlämningar samt effekter på vattenkvaliteten påverkas troligtvis negativt. Sammantaget är det svårt att säga om ej beräknade effekter totalt sett bidrar positivt eller negativt till hänsynsmålet.

Effekter på miljö och bidrag till måluppfyllelse redovisas mer ingående i rapporten Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (2025:116).

[39] Detta beror på hur antaganden om reduktionsplikt år 2045 har gjorts i ASEK-rapporten.

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen

Planförslaget bidrar till ett trafiksäkrare transportsystem men har en marginell påverkan på etappmålen.

Vidmakthållande av de statliga vägarna är viktigt för trafiksäkerheten eftersom det bland annat upprätthåller funktionen hos vägmarkeringar och räcken. Högre standard för underhåll av vägmarkeringar kan ha en betydande trafiksäkerhets-effekt, särskilt när filhållningssystem och liknande blir vanligare. Genom att öka volymen av underhåll och reinvesteringar, samt leverera en fortsatt hög nivå på vinterväghållningen så kommer vägsystemet att kunna bibehålla trafiksäkerhetsfunktionerna.

Inom *vidmakthållande av det statliga järnvägssystemet* kommer säkerheten fortsatt prioriteras och den, redan i dag, mycket höga säkerhetsnivån kommer att upprätthållas. Trafikverket strävar efter att skapa förutsättningar för en ännu högre säkerhet för resenärer, lokförare, personal och entreprenörer.

Trimnings- och miljöåtgärder föreslås omfatta 20 miljarder kronor till åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten kan öka längs det nationella stamvägnätet genom exempelvis mötesseparering, korsningsåtgärder och mitträffling. Åtgärderna är ofta kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av trafiksäkerheten i förhållande till kostnaderna. Exempelvis är räffling av vägren mycket lönsamt. I järnvägssystemet är obehörigt spårbeträdande det största problemet när det gäller personpåkörningar. Planförslaget innebär att Trafikverket kan öka takten i genomförandet av fysiska åtgärder som exempelvis intrångsskydd, plattformsåtgärder och kameraövervakning och därmed minska antalet suicid och obehöriga i spår.

De *namngivna investeringarna* förbättrar trafiksäkerheten. Enligt de beräknade effekterna ger de namngivna investeringarna en minskning med 0,6 dödsfall, 1,8 mycket allvarligt skadade och 8,1 allvarligt skadade (exklusive mycket allvarligt skadade) i trafiken för år 2045. De exakta effekterna varierar och förändras över tid, dels eftersom fordonens trafiksäkerhetsegenskaper förbättras över tid, dels eftersom investeringarna färdigställs vid olika tidpunkter. Effekterna kan jämföras med att genomsnittet för åren 2017–2020 var 250 dödsfall och 4 000 allvarligt skadade, och att etappmålet för 2030 är en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel[40].

Ett sätt att sammanfatta och jämföra de ackumulerade trafiksäkerhetseffekterna över hela investeringarnas livslängd är att uttrycka effekten som samhälls-ekonomiskt nuvärde. Hela effekten från de namngivna investeringarna vars effekter

[40] Utgångsvärdet för etappmålet för vägsystemet utgörs av ett medelvärde av utfallet under åren 2017, 2018 och 2019.

kan kvantifieras motsvarar ett nuvärde på 8 miljarder kronor. Huvuddelen av detta (7 miljarder kronor) kommer från väginvesteringar, men bidrag kommer också från järnvägsinvesteringar (1 miljarder kronor) och sjöfartsinvesteringar (0,3 miljarder kronor).

Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för trafiksäkerhet är 0,04 för de objekt som har kvantifierade effekter. För endast vägobjekt är nyttoutgiftskvoten 0,34. Det tillkommer även trafiksäkerhetseffekter som inte kunnat kvantifieras. De flesta objekt med en ej beräknad trafiksäkerhetseffekt har en positiv ej beräknad effekt, men det finns ett fåtal objekt med negativa effekter. Det gör att det är svårt att bestämma vad effekten blir, men mest sannolikt bidrar de ej beräknade trafiksäkerhetseffekterna till en förbättring av trafiksäkerheten.

De nya objekt vars effekter kan kvantifieras som föreslås vid 10 procents ökad ram skulle ge en ytterligare trafiksäkerhetseffekt motsvarande ett nuvärde på 5 miljarder kronor. Objekten ger en minskning med 0,4 dödsfall, 1,5 mycket allvarligt skadade och 6,3 allvarligt skadade i trafiken (exklusive mycket allvarligt skadade), beräknat för år 2045. Det tillkommer även trafiksäkerhetseffekter som inte kunnat kvantifieras. Liksom för objekten i planförslaget bidrar de ej beräknade effekterna troligtvis till en förbättring av trafiksäkerheten.

Planförslaget ger liten minskning av vägtrafikarbetet och klimatpåverkande utsläpp

De direkta utsläppen av växthusgaser från trafiken i Trafikverkets basprognos är i princip noll år 2045 genom elektrifiering och fossilfria drivmedel. Eftersom planförslagets effekter med dessa antaganden blir nära noll år 2045 blir det något missvisande att studera klimateffekter just detta år. Istället redovisas här en analys som utgår från dels ackumulerade utsläpp fram till 2045 och dels en analys av förändringarna i trafikarbete. Effekten av planförslaget uttryckt som procent av ackumulerade utsläpp är i stort sett oberoende av antagande om transportsektorns utsläpp 2045, det vill säga även om det skulle finnas kvarstående utsläpp i transportsystemet 2045 kommer planförslagets procentuella effekt på utsläppen att vara lika stor (även om effekterna i absoluta tal givetvis skiljer sig åt beroende på val av utsläppsbana).

Kvantifierade bedömningar har gjorts endast för *namngivna investeringar*. Dock bedöms dessa ha störst påverkan på trafikarbete och klimat. Vad gäller trafikens klimatpåverkan är planförslagets effekter små sett i relation till inrikes transporters totala utsläpp. Totalt beräknas planförslaget minska de ackumulerade utsläppen med cirka en halv miljon ton fram till år 2045 jämfört med en utveckling utan planförslaget, vilket motsvarar en minskning på omkring 0,5 procent av transportsektorns utsläpp under denna period. Järnvägsobjekten leder till minskade utsläpp genom överflyttning från väg till järnväg, medan vägobjektens

klimateffekt generellt härleds till förändrad hastighet snarare än förändrat trafikarbete.

Vägtrafikarbetet förväntas minska något till följd av de namngivna järnvägsobjekten med i storleksordningen 0,3 procent år 2045 genom överflyttning från väg till järnväg. Bland de namngivna vägobjekten finns både sådana som ökar och minskar vägtrafiken, och dessa tar ut varandra, vilket innebär att vägobjekten samlat inte påverkar vägtrafikens totala volym. Totalt sett leder därmed planförslaget till ett minskat trafikarbete på väg med 0,3 procent jämfört med en utveckling utan planförslaget. Effekterna av hela planförslaget, det vill säga även de objekt som pågår, har byggstartsbeslut eller före den 1 januari 2025 har föreslagits för byggstart, bedöms samlat leda till ett ungefär oförändrat vägtrafikarbete.

Effekterna gällande *vidmakthållande* speglar effekterna av ett ändrat underhåll, det vill säga inte effekten av underhåll jämfört med inget underhåll. Generellt bedöms ökat vidmakthållande på järnvägssidan förbättra järnvägens attraktivitet, vilket kan vara positivt utifrån ett klimatperspektiv. Ökat vidmakthållande på vägsidan kan på samma sätt förbättra vägtrafikens attraktivitet vilket kan vara negativt ur ett klimatperspektiv. Totalt sett är dock dessa effekter mycket begränsade.

Effekterna gällande *trimnings- och miljöåtgärder* tillskrivs framför allt den del som har till syfte att höja tillgängligheten och trafiksäkerheten, medan miljöåtgärderna generellt kan sägas ha försumbara klimateffekter. Bland åtgärder som kan vara negativa för klimatet är sådana som ökar kapaciteten för bil- och lastbilstrafiken. Bland åtgärder som kan vara positiva för klimatet är sådana som förbättrar tillgänglighet för kollektivtrafik eller sänker hastigheterna i vägtrafiksystemet. Sammanlagt bedöms dock effekterna som mycket små.

Infrastrukturens omfattande klimatpåverkan begränsas genom teknikutveckling

Byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur ger omfattande klimatpåverkande utsläpp. Dessa utsläpp kommer över tid begränsas till följd av styrmedel inom EU och Sverige. Med ett genomförande av planens åtgärder där utsläppen följer en utveckling i linje med klimatmål och styrmedel på EU-nivå och nationell nivå, skulle planförslaget ge upphov till i storleksordningen 3–4 miljoner ton koldioxidekvivalenter. Av dessa står investeringsåtgärder och vidmakthållande för ungefär lika stora delar. Om planförslagets åtgärder istället skulle genomföras med dagens teknik och utförande bedöms byggande och vidmakthållande sammanlagt ge upphov till i storleksordningen 8 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Blandade bidrag till miljö och hälsa

Planförslagets ingående åtgärder bedöms sammantaget ha positiv effekt på miljö och hälsa, även om vissa åtgärder ger negativa effekter. Störst positiva effekter fås av riktade miljöåtgärder. Riktade miljöåtgärder samt ökad satsning på vidmakthållande innebär förbättringar över hela det statliga väg- och järnvägssystemet. För vidmakthållande väg kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas. Namngivna investeringar kan lokalt ge påtagliga negativa eller positiva effekter, men har marginell betydelse sett till hela systemet. Generellt innebär investeringar i befintlig sträckning att befintliga brister kan åtgärdas, och att negativ påverkan kan mildras. Investeringar i ny sträckning ger närmast ofrånkomligt negativa effekter. Trots att planförslaget ger positiva bidrag kommer omfattande brister att kvarstå.

Positiva bidrag till natur- och kulturmiljö

Planförslaget bidrar samlat positivt till landskapsanpassning av befintlig infrastruktur genom att stärka den gröna infrastrukturen och bidra till biologisk mångfald. Störst betydelse har riktade *miljöåtgärder* inom landskap som åtgärdar brister i befintlig infrastruktur och därmed minskar negativ påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald.

Ökade medel till *vidmakthållande* väg medför att eftersatt underhåll av natur- och kulturmiljövärden och funktioner kan återtas. Medel till vidmakthållande järnväg innebär att eftersatt underhåll kan återtas i viss utsträckning, men medger inte samma prioritering av natur- och kulturmiljö som för väg.

Flertalet *namngivna investeringar* är i befintlig sträckning vilket innebär att befintliga brister i stor utsträckning kan åtgärdas och negativ miljöpåverkan mildras. Dock är större delen av investeringarnas samlade sträcka i ny sträckning. Investeringar i ny sträckning, och även investeringar i befintlig sträckning, kan även ge negativ påverkan och effekter kan lokalt vara stora såsom intrång i miljöer med stora värden, störning och fragmentering av landskapet.

Planförslaget bedöms begränsa ökningen av viltolyckor och minskainfrastrukturens barriäreffekter. Vidare kan spridning av invasiva arter bromsas och kulturmiljövärden kan i viss utsträckning bibehållas eller restaureras. Planförslaget innebär restaurering och bättre skötsel av vissa kulturmiljövärden, medan andra påverkas negativt eller försvinner. Trots att planförslaget i stort ger positiva bidrag så kommer det att kvarstå omfattande brister i infrastrukturens landskapsanpassning. Kring år 2045 bedöms landskapsanpassningen samlat vara ungefär som idag. Det beror på att negativa effekter av trafikökning, klimatförändringar och invasiva arters utbredning motverkar positiva bidrag från planen.

Minskad risk för förorening av mark och vatten

Planförslaget kommer att åtgärda en betydande andel av de högst prioriterade bristerna vad gäller risk för påverkan på vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen. Det beror framför allt på riktade miljöåtgärder, men även på namngivna investeringar i befintlig sträckning samt satsning på vidmakthållande väg. Det innebär bland annat åtgärder vid platser med hög risk för förorening av yt- och grundvatten och vid bristfälliga befintliga vattenskydds- och dagvattenhanteringsanläggningar. Vattenförekomster av ekologisk betydelse kan åtgärdas i mindre utsträckning. Planförslaget medför även negativa effekter för vatten och vattenanknutna värden. Vägar och järnvägar i ny sträckning innebär i regel vissa negativa effekter, medan åtgärder i befintlig sträckning som regel kan åtgärda befintliga brister. De samlade effekterna på vatten från namngivna investeringar är därför osäker. Vidare kan både byggskede och ökade drift- och underhållsinsatser medföra negativ påverkan på vatten.

Planförslaget innebär att Trafikverket kan bibehålla åtgärdstakten av förorenade områden som utgör risk för människors hälsa och miljön, samt utföra uppdrag inom statens miljögaranti. Under planperioden bedöms ett tjugotal områden kunna åtgärdas, vilket resulterar i en riskreduktion vid de aktuella platserna och även en minskning av Trafikverkets samlade miljöskuld. Utöver riktade åtgärder innebär investerings- och underhållsverksamheten samlat att risken för människors hälsa och miljö minskar något, till exempel genom att vissa namngivna investeringar hanterar förorenade massor.

Minskad negativ påverkan på människors hälsa

Planförslaget bedöms minska vägtrafikens utsläpp av hälsopåverkande luftföroreningar marginellt, i linje med planförslagets påverkan på vägtrafikarbetet. Däremot bedöms planförslaget kunna leda till både ökad och minskad exponering av luftföroreningar, det senare genom att vägtrafik flyttas från tätorter. Utvecklingen mot en renare fordonsflotta bedöms innebära att inga eller ett fåtal statliga vägar överskrider miljökvalitetsnormen för kvävedioxid år 2030. Emissioner, halter och exponering av slitagepartiklar (PM10) antas däremot öka till följd av förväntade ökningar av trafikarbete, hastighet och fordonsvikt. I kombination med skärpta krav är det en överhängande risk för fler överskridanden av miljökvalitetsnormer för PM10. Vägtrafikens emissioner bedöms fortsatt ha en omfattande negativ påverkan på människors hälsa.

Planförslaget bedöms medföra att cirka 50 000 personer får sänkta bullernivåer. Flertalet av dessa sker via riktade miljöåtgärder, vilka också prioriterar att åtgärda de högsta bullernivåerna. Även bullerskyddsåtgärder inom ramen för namngivna investeringar samt bullerskyddsåtgärder inom vidmakthållande bidrar till minskat buller i ungefär lika stor omfattning vardera.

Planförslaget förbättrar samlat förutsättningarna för att gå och cykla, om än i blygsam utsträckning, vilket kan möjliggöra ökad fysisk aktivitet och förbättrad folkhälsa. Detta åstadkoms genom fler gång- och cykelvägar och mer gena och sammanhängande cykelvägnät, fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt fler cykelvägar som ansluter till bytespunkter för kollektivtrafik. Sådana åtgärder finns både inom trimningsåtgärder och namngivna investeringar. Det finns förvisso åtgärder i planförslaget som försämrar förutsättningarna för gång och cykling, men de positiva effekterna bedöms vara större. Dessutom innebär ökade medel till vidmakthållande väg möjlighet till en gradvis förbättring av underhåll av gång- och cykelvägar, vilket möjliggör ett ökat aktivt resande.

9.5 Målkonflikter och -synergier

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa hur eventuella målkonflikter i underlagen hanterats i prioriteringen av åtgärder.

En åtgärd kan ge konflikter i måluppfyllelse, det vill säga att åtgärden bidrar positivt till ett mål och negativt till ett annat. Det kan också finnas synergier där en åtgärd bidrar positivt till flera mål. I stort sett alla åtgärder innebär en grundläggande målkonflikt mellan nyttor och investerings- och driftkostnader. Det gäller även åtgärder för vidmakthållande av den statliga transportinfrastrukturen. Eftersom samhällets medel är begränsade har en infrastrukturinvestering alltid en alternativkostnad. Pengarna som används till en investering hade kunnat användas till något annat. Det är denna målkonflikt som avspeglas i nettonuvärdeskvoten – ju högre kvoten är, desto mer nyttor skapas per krona, och desto lägre är risken att alternativkostnaden överstiger investeringens nettonytta.

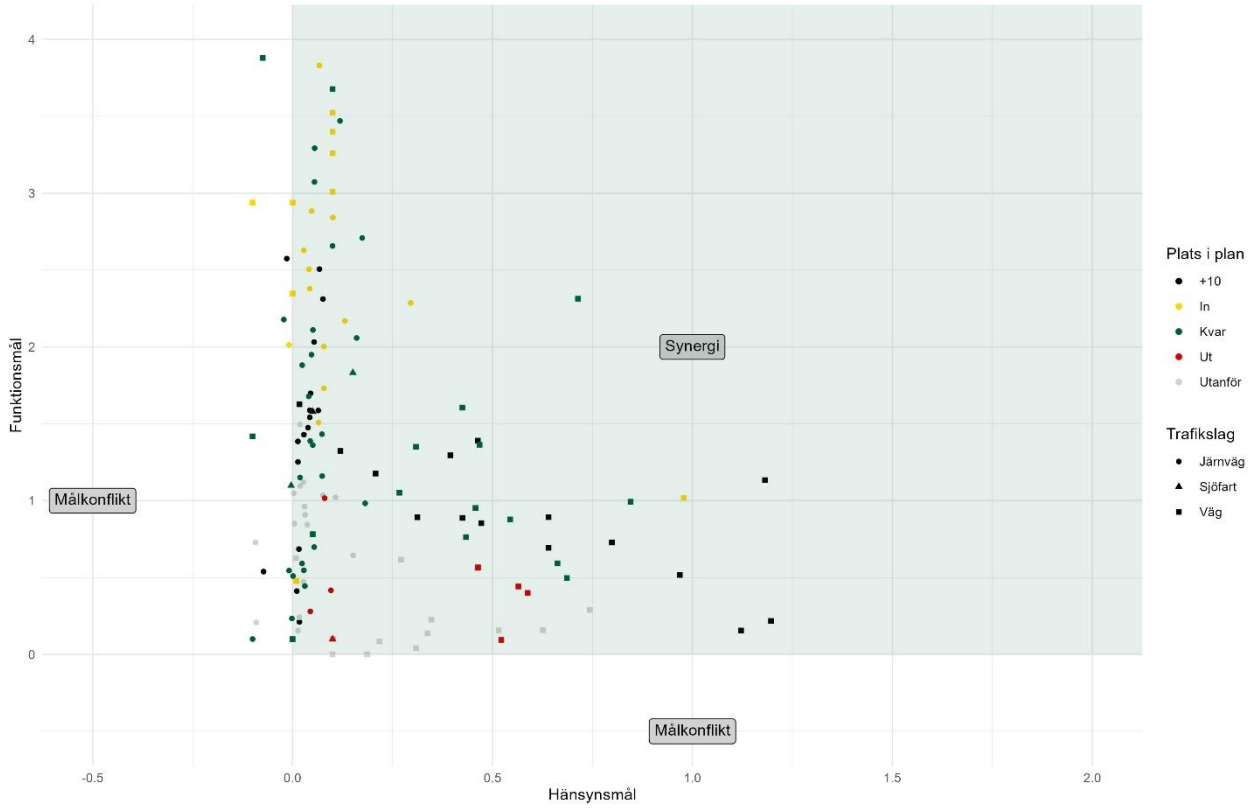
Det kan också finnas målkonflikter mellan olika typer av nyttor. I en samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys hanteras målkonflikter genom att effekter värderas utifrån människors preferenser. En järnväg eller en väg i ny sträckning kan till exempel skapa ökad tillgänglighet, men innebära intrång i natur- eller boendemiljöer. En annan typ av målkonflikt som kan uppstå är mellan tillgänglighetseffekter och externa effekter, huvudsakligen utsläpp och trafiksäkerhet – men i många fall finns också synergier mellan dessa mål, det vill säga att en investering kan bidra positivt till alla dessa mål.

Vidmakthållande av det statliga vägsystemet innebär i huvudsak målsynergier. Det ökade anslaget för vidmakthållande av det statliga vägsystemet innebär att tillgänglighet, trafiksäkerhet samt natur- och kulturmiljöer kommer att förbättras under planperioden. Det finns målsynergier även i det statliga järnvägssystemet, framför allt på de utpekade flödena.

Trimnings- och miljöåtgärder innebär i många fall målsynergier, men det förekommer också målkonflikter, exempelvis inom åtgärdsområdet kapacitet och kvalitet på väg mellan tillgänglighet och buller/vibrationer. Inom åtgärdsområde

trafiksäkerhet på järnväg förekommer målkonflikter mellan trafiksäkerhet och intrång i landskapet. Det kan även förekomma målkonflikter inom andra åtgärdsområden beroende på var åtgärden genomförs. Åtgärder för trimnings- och miljöåtgärder specificeras inte i planförslaget, men eventuella målkonflikter hanteras i respektive objekt.

Det är betydligt vanligare att *namngivna investeringar* har synergier, det vill säga positiva effekter på flera mål, vilket illustreras i Figur 44. Det är framför allt väginvesteringarna som har betydande synergieffekter, eftersom det är vanligt att de ger betydande bidrag både till tillgänglighet och till minskade externa effekter, framför allt ökad trafiksäkerhet. Järnvägsinvesteringarna skapar huvudsakligen nyttor i form av ökad tillgänglighet. Men det finns också exempel på investeringar med inneboende målkonflikter mellan externa effekter och tillgänglighet.



Figur 44. Figuren visar hur nyttoutgiftskvoter för funktions- och hänsynsmålet samverkar. Alla kvoter som tillsammans summerar över ett är lönsamma objekt.

Som Figur 44 visar innebär de allra flesta namngivna investeringarna med kvantifierade effekter målsynergier (de befinner sig i det ljusgröna området i figuren), utöver detta tillkommer också ej beräknade effekter. Nyttoutgiftkvoterna har schablonmässigt korrigerats för ej beräknade effekter med ett påslag eller avdrag på 0,1. Det kan vara en över- eller underskattning så figuren bör tolkas med viss försiktighet. Man kan dock se att de röda markeringarna, som motsvarar objekt

som inte ingår i planförslaget men ingick i planen 2022–2033, är olönsamma då nyttoutgiftskvoterna inte summerar till över ett. Samtidigt ser man att de tillkommande objekten, som ses som gula markeringar, i huvudsak ligger långt över ett och därmed har god lönsamhet.

Den genomsnittliga nyttoutgiftskvoten för objekt med kvantifierade effekter i förslaget till nationell plan är 0,8 för funktionsmålet och 0,06 för hänsynsmålet, vilket indikerar att det totalt sett finns målsynergier. Det finns dock ej beräknade effekter som också kan påverka slutsatsen. För funktionsmålet är dessa troligtvis positiva, men för hänsynsmålet är det svårt att göra en sammantagen bedömning så det går inte att säga om de påverkar nyttoutgiftskvoten positivt eller negativt.

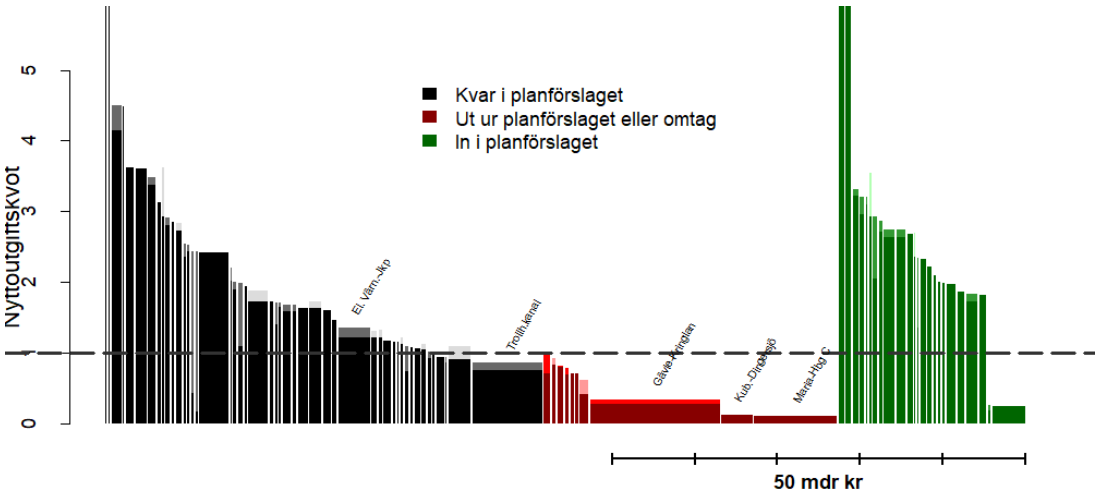
9.6 Konsekvenser av omprövning

Som framgått ovan har omprövningen resulterat i att Trafikverket föreslår att vissa namngivna investeringar i nationell plan 2022–2033 inte finns kvar i detta planförslag. Det handlar generellt om olönsamma investeringar där kostnaderna ökat. Närmare motivering och kriterier för denna omprövning redovisas i avsnitt 7.1. Här redovisar vi övergripande konsekvenser av omprövningen.

Som konstaterats ovan måste planeringsprocessen fungera mer som den är avsedd. Investeringar där det visar sig att kostnaderna överstiger nyttorna bör avbrytas eller utformas annorlunda. Det är bland annat nödvändigt för att kunna skapa ett tillräckligt tryck på kostnadseffektivitet och kostnadskontroll genom hela planeringsprocessen.

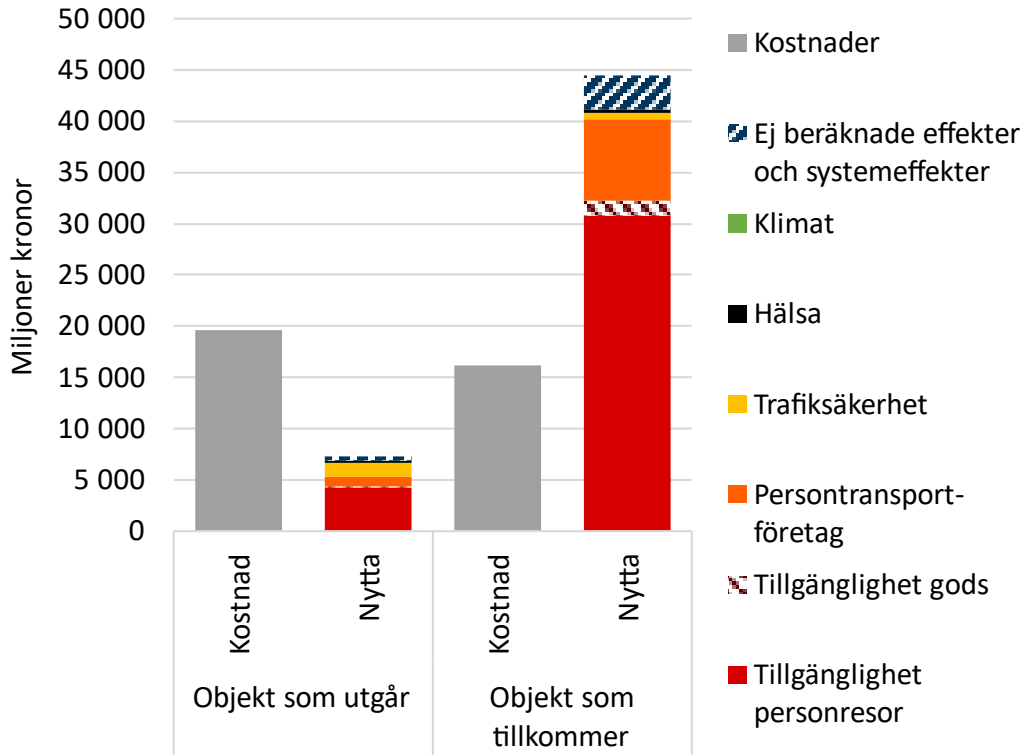
Samtidigt måste det vara möjligt att ha en långsiktig och stabil planering, eftersom infrastrukturplaneringen ofta är kopplad till många andra planeringsprocesser på lokal, regional och nationell nivå. Det finns ett stort värde i en effektiv samplanering mellan olika aktörer vad gäller infrastrukturplaneringen och även exempelvis samplanering mellan infrastruktur och bebyggelse. Tidshorisonten för olika planeringsprocesser varierar stort och det är en utmaning att få till stånd en effektiv samplanering. Kommuner, regioner och andra aktörer måste kunna lita på staten i sin egen planering. Men, just därför måste det vara en tydlig skillnad mellan vad som är beslutat och vad som än så länge är förslag under utredning, och just därför är det viktigt att vänta med slutgiltiga beslut tills både nyttor och kostnader är välutredda.

Figur 45 visar samhällsnytta per krona för de objekt som utgår eller där det görs större omtag, samt nya objekt i planförslaget. Ytan på varje stapel är total nytta, bredden är investeringskostnaden, och höjden är alltså nytta per krona. Som synes ger de nya objekten betydligt högre nyttor än de objekt som utgår eller är föremål för omtag.



Figur 45. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt. Mörkare färger är beräknade samhällsnyttor, ljusare färger och ljusaste färger är bedömda tillägg respektive avdrag på grund av ej beräknade effekter. Bredden på staplarna är deras investeringskostnad. Streckad vågrät linje visar NNK = 0.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv har omprövningen bidragit till en högre samhällsekonomisk effektivitet. De objekt som omprövats och nu inte ingår i planförslaget har en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på -0,7 medan de objekt som tillkommit har en genomsnittlig justerad nettonuvärdeskvot på 1,6.



Figur 46. Nyttor och kostnader för objekt som tillkommer respektive utgår från förslaget till ny nationell plan[41]. Kostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera). Även kostnader efter planperioden inkluderas varför staplarna inte är lika stora.

Som framgår av Figur 46 har de objekt som tillkommer i planförslaget betydligt högre nyttor än de objekt som utgår från planförslaget, de justerade nyttorna blir drygt 39 miljarder kronor högre. Figuren visar också att objekten som utgår har kostnader som är högre än de nyttor de genererar, vilket betyder att de sammantaget är samhällsekonomiskt olönsamma. De tillkommande objekten har sammantaget i stället nyttor som överväger kostnaderna med god marginal. Omprövningen leder till att nyttor kopplade till funktionsmålet ökar med omkring 35 miljarder kronor och nyttor kopplade till hänsynsmålet minskar något, med omkring 0,1 miljarder kronor.

9.7 Kraven i TEN-T-förordningen

I detta avsnitt sammanfattas hur planförslaget bidrar till kraven i TEN-T-förordningen. Mer detaljerade beskrivningar finns i Trafikverkets underlagsrapport om namngivna investeringar (2025:115). I Trafikverkets regeringsuppdrag[42] från våren 2025 finns beskrivningar om kraven och Trafikverkets tolkning av dessa. En sammanställning av planförslagets namngivna investeringar, information om de ingår i TEN-T-nätet och deras bidrag till TEN-T-kraven ges i tabellform i bilaga 1.

Nya länkar läggs till i TEN-T-nätet

I TEN-T-förordningens kartor finns ett antal nya länkar som regeringen tagit med som utpekade sträckor för utbyggnad. I planförslaget finns dessa med genom objekten i Tabell 30.

[41] Räppe, ny station saknas i jämförelsen eftersom det saknas Samlad effektbedömning.
[42] Trafikverket Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, regeringsuppdrag (TRV 2025:051).

Tabell 30. Nya länkar i TEN-T-nätet

Nya länkar i TEN-T-nätet	Total objektkostnad, mnkr
E4 Förbifart Stockholm	58 076
E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	23 582
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg	2 679
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	21 008
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	37 638
Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping	110 278

Många objekt bidrar till TEN-T-nätets utveckling

Trafik med långa godståg

Den nya TEN-T-förordningen innebär en höjd och förtydligad ambitionsnivå jämfört med tidigare, med krav på att trafik med långa godståg ska kunna framföras med en viss frekvens. De befintliga objekten för långa godståg i nationell plan 2022–2033 är inte tillräckliga för att möta kravbilden. I planförslaget ingår därför ett utökat åtgärdspaket för TEN-T stomnät gods som innehåller flera nya eller förlängda mötesstationer och förbigångsspår. I åtgärdspaketet ingår såväl namngivna objekt som specificerade trimningsåtgärder. I Tabell 31 framgår de namngivna objekt som i första hand syftar till förbättringar för långa godståg. Utöver dessa finns ett 30-tal objekt som bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T (se vidare i bilaga 1). Det är viktigt att alla åtgärder som bidrar till kraven om långa godståg, inklusive de trimningsåtgärder som ingår i åtgärdspaketet, prioriteras och samordnas i aktuella stråk för att uppnå avsedd effekt på TEN-T-kraven.

Tabell 31. Namngivna objekt som i första hand syftar till förbättringar för långa godståg.

Objektnamn
LTS; Hallsberg–Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg
LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning
Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning
Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation
Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation
Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation
Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation

Hastighet godståg 100 km/h på stomnätet för godstrafik

Det finns två relationer i Sverige där kravet om hastighet för godståg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå och Umeå–Sundsvall som inte uppfyller kravet om minst 100 km/h för godståg på minst 75 procent av sträckan. I beräkningen inkluderas Norrbotniabanan som utgör länken i stomnätet och som bidrar till att höja måluppfyllelsen. I Tabell 32 framgår de objekt som bidrar till ökad måluppfyllelse. Med planförslaget kvarstår brister i hastighet på delar av Malmbanan och på Ådalsbanan, men avvikelsen från kravet för de båda sträckorna kommer att vara liten.

Tabell 32. Objekt som bidrar till kravet om hastighet för godståg.

Objektnamn
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg

Hastighet persontåg 160 km/h stomnätet för persontrafik

Det finns sex längre relationer i Sverige där kravet om hastighet för persontåg inte är uppfyllt. Det är sträckorna Riksgränsen–Umeå, Haparanda–Umeå, Umeå–Sundsvall, Sundsvall–Gävle, Södertälje–Charlottenberg (NO) samt Kornsjö (NO)–Göteborg som inte uppfyller kravet om minst 160 km/h för persontåg på minst 75 procent av sträckan. I beräkningen inkluderas Norrbotniabanan och Ostlänken som utgör länkar i stomnätet och som bidrar till att höja måluppfyllelsen. I Tabell 33 framgår de objekt som bidrar till ökad måluppfyllelse. Med planförslaget kvarstår brister på samtliga sträckor. På några av sträckorna är persontrafiken dock ganska begränsad.

Tabell 33. Objekt som bidrar till kravet om hastighet för persontåg.

Objektnamn
Norrbotniabanan Umeå–Dåva ny järnväg
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg
SgöN Sävastklinten–Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår
Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C–Kubikenborg
Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning

ERTMS

Trafikverket bedömer att införandetakten i Sverige innebär att kravet i TEN-T-förordningen om att införa ERTMS på hela TEN-T-nätet till år 2050 kommer att uppfyllas. Se vidare i avsnitt 7.2.

Mötesseparering på stomnätet för väg

TEN-T-förordningen innehåller krav på att stomnätet för väg ska ha separata körbanor för de båda trafikriktningarna, utom på speciella platser eller under en begränsad tid. Idag saknar delar av E18 mellan Karlstad och norska gränsen mötesseparering, liksom delar av E4 från Hudiksvall och norrut till finska gränsen. Även E10 från anslutningen till E4 i söder och upp till norska gränsen saknar mötesseparering.

I Tabell 34 framgår de objekt i planförslaget som innebär mötesseparering på stomnätet för väg. Med planförslaget kvarstår brister på samtliga sträckor som inte uppfyller kravet idag.

Tabell 34. Objekt som bidrar till kravet om mötesseparering på stomnätet för väg.

Objektnamn
E10, Avvakko–Lappeasuando
E10, Morjärv–Svartbyn (etapp 1)
E4 Kongberget–Gnarp
E4 Gumboda–Grimsmark mötesseparering
E4 Broänge–Daglösten mötesseparering
E4 Daglösten–Ljusvattnet mötesseparering
E4 förbifart Skellefteå

Planskilda korsningar på stomnätet för väg

TEN-T-förordningen innehåller krav på att stomnätet för väg inte korsar annan väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan. Delar av väg 40 mellan Göteborg och Jönköping och delar av E18 mellan Arboga och norska gränsen har korsningar i plan. Detsamma gäller en del av E20 mellan Stockholm och Arboga, delar av E4 från Gävle och norrut till finska gränsen samt E10 från anslutningen till E4 och upp till norska gränsen.

I Tabell 35 framgår de objekt som innebär att korsningar i plan byggs bort. Med planförslaget kvarstår brister på nämnda sträckor ovan.

Tabell 35. Objekt som bidrar till kravet om planskilda korsningar på stomnätet för väg

Objektnamn
E4 Kongberget–Gnarp
E4 förbifart Skellefteå

Rastplatser på väg

TEN-T-förordningen anger krav på rastplatser med ett avstånd på högst 100 kilometer mellan varandra i det övergripande vägnätet senast 2050 och i stomnätet med ett avstånd på högst 60 kilometer mellan varandra senast 2040. Några av de namngivna objekten i planförslaget innehåller byggnation av rastplats, men huvuddelen av åtgärderna ligger inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder, se avsnitt 7.4 om kapacitet och kvalitet.

9.8 Effekter för totalförsvaret

Såväl i direktivet som i propositionen beskrivs att det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Regeringen menar att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen.

Trots att effekter för totalförsvaret av transportinfrastrukturåtgärder har ett samhällsekonomiskt värde bör de av praktiska skäl, på grund av uppgifternas känsliga natur, hanteras i särskild ordning i samlade effektbedömningar och i prioriteringsarbetet.

Direktivet innebär begränsningar för Trafikverket att föreslå åtgärder som skulle kunna svara mot totalförsvarets behov. Det framgår att objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar inte ska ingå i förslaget till nationell plan, utan måste ”bedömas och finansieras i särskild ordning”. Planförslaget har ändå tagit hänsyn till totalförsvarets behov, och bidrar bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Vi har alltså inte valt åtgärder enbart på grund av effekter för totalförsvaret, men totalförsvarets behov har ingått som ett kriterium i prioriteringen av åtgärder. De namngivna objekten i planförslaget innebär därför enbart en marginell mernytta för totalförsvaret. För genomförande av de åtgärder som Försvarsmakten bedömer som mest prioriterade, och som Trafikverket genom tillämpning av PLATÅ[43] bedömer som prioriterade, krävs beslut och finansiering i särskild ordning.

Sammantaget bedöms planförslaget bidra till ett robustare transportsystem – inte minst genom satsningarna på vidmakthållande. Ökad robusthet är till nytta i alla samhällstillstånd och innebär då en viss nytta även för samhällsviktiga transporter och militär rörlighet.

Om valet står mellan två *namngivna objekt* där det ena objektet har större positiva effekter för totalförsvaret så kan det spela in i valet av åtgärd, men åtgärder prioriteras inte in i planen enbart på grund av effekter för totalförsvaret. I bedömningen av vilka namngivna objekt som bedöms ha en positiv effekt på totalförsvarets behov har hänsyn tagits till:

- Geografi

[43] Planering av totalförsvarsåtgärder för en robust transportinfrastruktur.

    - Objektet berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) och/eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet.
    - Objektet ges högre prioritet om infrastrukturen är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet.

- Typ av åtgärd
    - Objektet bedöms bidra till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

De åtgärder kring *vidmakthållande väg* som beskrivs i planförslaget kopplat till de effekter som vägnätet får vid genomförande av bärighet, underhåll och reinvesteringar bidrar till totalförsvarets behov. Eftersom totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av underhålls- och bärighetsåtgärder kommer effekterna för totalförsvaret att beaktas i prioriteringarna i samband med de årliga budgetarna, både i tid och omfattning. De ökade medlen till vägunderhåll innebär att vägarnas funktion kan säkerställas. Ökade medel innebär även att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas redan under denna planperiod. Under planperioden tidigareläggs åtgärder på sträckor och funktioner där totalförsvaret har särskilda behov.

Målsättningen vid *vidmakthållande av järnvägssystemet* är att kunna ta hand om reinvesteringsbehoven på de viktigaste person- och godsbanorna i så stor utsträckning som möjligt och samtidigt upprätthålla funktionen på övriga banor. Den ökade tillförlitligheten som återställandet bidrar till gör att mindre trafikerade delar kan få temporära trafikala nedsättningar. Bedömningen är dock att planen totalt sett kommer att bidra till en robustare och mer tillförlitlig järnväg ur ett trafikalt perspektiv, vilket även bidrar med positiva effekter för totalförsvaret.

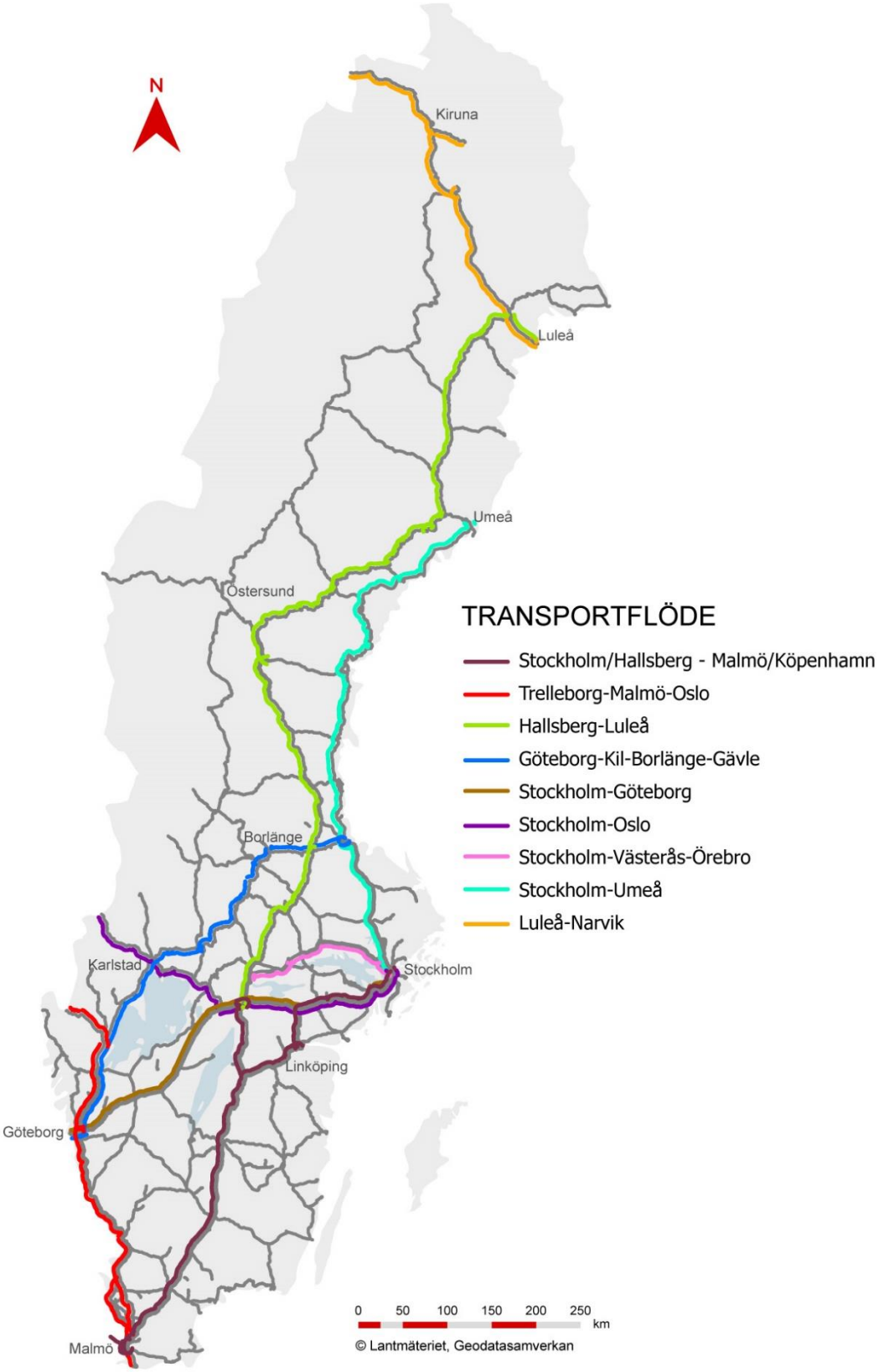
Trafikverket har för *trimningsåtgärder* valt att tolka "beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur" som att vi, i val mellan olika transportpolitiskt och samhällsekonomiskt motiverade åtgärder, ska låta totalförsvarets behov påverka prioriteringen av åtgärder. I förslaget till nationell plan anges inte vilka specifika trimningsåtgärder som ska prioriteras utan det görs i de årliga budgetarna. I bedömningen av vilka trimningsåtgärder som bedöms ha en positiv effekt för totalförsvaret kommer hänsyn att tas till:

- om objekt berör infrastruktur som är utpekad i Trafikverkets planeringsunderlag för samhällsviktig transportinfrastruktur (PUST) eller i motsvarande planeringsunderlag för militär rörlighet
- om objekt är till nytta för såväl samhällsviktiga transporter som militär rörlighet

- om objekt bidrar till ökad kapacitet, robusthet och redundans samt längre och tyngre transporter.

9.9 Effekter per transportflöde (järnväg)

Som ett steg i att nå en sammantagen funktion i järnvägsanläggningen har Trafikverket beslutat om enhetliga transportflöden. Det innebär att åtgärder och effekter beskrivs geografiskt utifrån stora trafikvolymer. Transportflödena är framtagna tillsammans med järnvägsbranschen.



Figur 47. Stora transportflöden på järnväg.

Transportflödena utgör en grund i sammanställningen av planförslagets påverkan på sex olika målområden – se Tabell 36.

Tabell 36. Målområden som beskrivs.

Målområde	Förklaring
Kapacitet	Beskriver förmågan att transportera personer och gods med tåg på en viss bana.
Anläggningens tillstånd	Beskriver anläggningens status i förhållande till beslutad standard.
Tillgänglighet	Beskriver förmågan att leverera utlovad funktion.
Användbarhet	Beskriver i vilken grad olika kundgruppers behov av transportmöjligheter tillgodoses på ett ändamålsenligt, effektivt och tillfredsställande sätt.
Trafiksäkerhet, luft, buller	Beskriver bidrag till och utveckling av transportsystemet i förhållande till trafiksäkerhetsmålen och ökad hälsa.
Miljö och klimat	Beskriver bidrag till och utveckling av transportsystemet i förhållande till miljömål och klimatmål.

Trafikverket har bedömt planförslagets sammantagna effekter per transportflöde. Bedömningen inkluderar planerade investerings-, trimnings- och vidmakthållande-åtgärder och deras gemensamma påverkan på målområden. Förslag på åtgärder och dess effekter beskrivs mer detaljerat i underlagsrapporterna.

Transportflöde	Kapacitet	Anläggningens tillstånd	Tillförlitlighet	Användbarhet	Trafiksäkerhet, luft, buller	Miljö och klimat
Stockholm/Hallsberg-Malmö/Köpenhamn	↗	↗	↗	↗	●	↗
Trelleborg-Malmö-Oslo	↗	↗	↗	↗	●	↗
Hallsberg-Luleå	↗	↗	↗	↗	→	↗
Göteborg-Kil-Borlänge-Gävle	↗	↗	→	↗	●	↗
Stockholm-Göteborg	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Oslo	↗	↗	↗	↗	↗	↗
Stockholm-Västerås-Örebro	→	↗	→	→	↗	↗
Stockholm-Umeå	↗	↗	→	↗	↗	↗
Luleå-Narvik	↗	↗	↗	↗	↗	↗

Figur 48. Planförslagets effekter per transportflöde och målområde.
↗ Förbättras ● Fortsatt bra nivå → Bibehålls ↘ Försämras

Stockholm/Hallsberg–Malmö/Köpenhamn

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd förbättras genom exempelvis upprustning av elkraft-anläggningarna, utbyte av omformarstationer samt införande av ERTMS. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trelleborg–Malmö–Oslo

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom förbättrad framkomlighet för större tåg.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de nedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Införandet av ERTMS på delar av flödet kommer att omhänderta underhållsbehovet på dessa delar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Hallsberg–Luleå

Kapaciteten förbättras på delar av flödet bland annat genom planerade åtgärder avseende höjning av största tillåtna axellast (STAX) samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd förbättras genom upprustning av bland annat spår och spårväxlar samt omhändertagande av hastighetsnedsättningar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Göteborg–Kil–Borlänge–Gävle

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder samt nya mötes- och förbigångsspår.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kan komma att minska något.

Stockholm–Göteborg

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya förbigångsspår och mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras genom ett antal reinvesteringar där bland annat det eftersatta underhållet av kontaktledning återtas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trafiksäkerheten förbättras i och med plankorsningsåtgärder.

Stockholm–Oslo

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom bland annat hastighetshöjande åtgärder, nya förbigångsspår samt mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras genom ett antal reinvesteringar som exempelvis upprustning av kontaktledning och omhändertagande av hastighetsnedsättningar. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Stockholm–Västerås–Örebro

Anläggningens tillstånd förbättras och bärighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska.

Trafiksäkerheten kommer att förbättras i och med planerade plankorsnings-åtgärder.

Stockholm–Umeå

Kapaciteten förbättras på delar av flödet genom hastighetshöjande åtgärder samt åtgärder avseende plattformar och mötesspår för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd bibehålls, men de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att åtgärdas. Införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad robusthet som följd. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kommer att minska något.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Luleå–Narvik

Kapaciteten förbättras på stora delar av flödet genom planerade åtgärder avseende höjning av största tillåtna axellast (STAX) till 32,5 ton och mötesstationer för 750 meter långa tåg.

Anläggningens tillstånd förbättras. De hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden kommer att reduceras helt. Omfattande spårbyten och införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad eller oförändrad robusthet som följd. Tillförlitligheten förbättras och antalet störningstimmar kommer att minska, vilket medför att framförda tåg utan störning kommer att öka.

Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Genomförandet av de nämnda åtgärderna kommer att få en märkbar påverkan på den nuvarande trafikeringen. Denna påverkan kan resultera i begränsat turutbud under perioder och att godstrafiken hänvisas till omledningsbanor.

Samlade effekter övriga banor

Banor som inte ingår i ett transportflöde grupperas enligt bantyper där förslag till åtgärder som har en påverkan på ett transportflöde belyses.

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

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

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

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

Bantyp 7 och 8 – Rangerbangårdar och övriga bangårdar. Bantyperna har ett generellt stort eftersatt underhåll och inriktningen är att bibehålla dagens funktion på Hallsberg och Malmö rangerbangård samt att återställa funktionen på Sävenäs rangerbangård. Vad gäller övriga rangerbangårdar har Trafikverket gjort en utredning som utgör underlag för planrevidering och prioritering.

Fjärde delen: Genomförande

I den här delen beskrivs kritiska förutsättningar för att kunna fullfölja den nationella planen såsom hur vi arbetar för att stärka vår leveransförmåga och kostnadsstyrning. Vi beskriver också vikten av en god kompetensförsörjning i sektorn. Vi redogör för investeringsobjekt som kan bli aktuella att projekteras och byggas av annan aktör än Trafikverket och slutligen sammanfattas vårt förslag till plan i ekonomiska termer.

10 Genomförbarhet

10.1 Leveransförmåga

Trafikverket eftersträvar en ökad genomförandekraft och leveransförmåga i infrastrukturplanerna, såväl den nationella planen som länsplanerna. Med ökat kundfokus och effektivare processer är avsikten att vi bättre ska kunna bidra till ett transportsystem som möter samhällets nuvarande och framtida utmaningar.

Investerings- och underhållsåtgärder samplaneras

Många praktiska aspekter på genomförandekraften för nationell plan handlar om förmågan att kunna samordna och förena rätt typer av åtgärder med en fungerande trafik på våra vägar och järnvägar. För detta syfte har vi särskilda processer med stråkkoordinering (närtid) och stråkplanering (längre tidsperspektiv). Vi har även en genomförandeplanering för de närmaste sex åren, i vilken all samplanering av åtgärder sker, och en underhållsplan där underhållsåtgärder konkretiseras. Det här innebär sammantaget att den nationella planen inte är det mest konkreta uttrycket för hur Trafikverket ser på genomförbarhet, utan det finns andra processer och dokument för detta.

Det är också viktigt att komma ihåg att det är i den årliga nationella budgetprocessen som riksdagen tilldelar en årlig ram och aviserar beräknade ramar för ytterligare två år. Dessa utgör förutsättningen för Trafikverkets årliga verksamhetsplanering, och vi känner alltså inte till dessa ramar i den långsiktiga planeringen.

De i direktivet angivna ekonomiska ramarna för nationell plan innebär en historisk satsning på att utveckla och underhålla vägar och järnvägar i Sverige. Att bygga och rusta upp transportinfrastrukturen och samtidigt möta behov av trafikering är en utmaning. Redan under 2025 genomförs exempelvis 1 700 arbeten på järnvägen, vilket är det största antalet insatser någonsin. Vi kommer därför att arbeta ännu mer aktivt än tidigare med samplaneringen av våra åtgärder och med att skapa förutsättningar för en god leverantörsmarknad.

En god samverkan med leverantörsmarknaden är central

Trafikverket är en av de största upphandlande offentliga beställarna. År 2024 uppgick inköpsvolymen för entreprenader till cirka 47 miljarder kronor, tekniska tjänster och konsulter till cirka 10 miljarder kronor samt material och övriga tjänster till drygt 5 miljarder kronor. Därutöver gjorde vi 2024 inköp inom indirekt verksamhet för cirka 4 miljarder kronor. Leverantörsmarknaden står för mer än 70 procent av vår omsättning. Vår förmåga att genomföra våra uppdrag är följaktligen

beroende av samverkan med leverantörsmarknadens aktörer för att skapa största möjliga värde för pengarna.

Ökad konkurrens på anläggningsmarknaden mellan sektorer och länder

Sverige befinner sig i en mild lågkonjunktur, men konjunkturen prognoseras vara på uppgång. Läget på bygg- och anläggningsmarknaden visar en tudelad bild, med en kraftig nedgång i bostadsbyggandet samtidigt som utvecklingen inom anläggning (inklusive transportinfrastruktur) är positiv. Efterfrågan på den svenska anläggningsmarknaden är fortsatt stabil, och tillväxten är mest påtaglig i storstadsregionerna samt längs Norrlandskusten.

Ett fåtal svenska företag och koncerner dominerar anläggningsbranschen, och Trafikverkets 10 största leverantörer (i huvudsak entreprenadföretag) motsvarar cirka 45 procent av den totala inköpsvolymen. Koncentrationen av ett fåtal leverantörer ser relativt lika ut mellan Trafikverkets olika regioner. Däremot uppvisar Norrlands inland och delar av sydöstra regionen vanligen tendenser att det kan vara svårt att locka leverantörer.

Efterfrågan på entreprenader och tekniska konsulter drivs i hög grad av stora projekt som Ostlänken, Norrbotniabanan, Tvärförbindelse Södertörn och Göteborg–Borås. Entreprenadmarknaden präglas allt mer av internationell konkurrens med anledning av stora infrastrukturinvesteringar som genomförs i Sverige. En risk som identifierats för genomförandet av nationell plan är konkurrens från andra beställare och sektorer i Sverige samt i andra nordiska och europeiska länder. En särskild risk är om minskningen av investeringar inom husbyggnad leder till att arbetskraft lämnar branschen.

Inom delmarknaderna för investering väg och järnväg, byggnadsverk (underhåll och reinvestering bro och tunnel) samt reinvesteringar i spårområdet bedömer vi att det finns en tillfredsställande tillgång till entreprenörer. Inom belagd väg, signal-området och kraftförsörjning samt underhåll (väg respektive järnväg) finns däremot färre leverantörer.

Den svenska marknaden för tekniska tjänster och konsulter domineras av stora aktörer, som i hög grad verkar både nationellt och internationellt. Trafikverkets bedömning är att det generellt sett finns ett tillfredsställande antal tekniska konsulter på leverantörsmarknaden, även om vissa specifika kompetenser är en bristvara.

Inom järnväg tar Trafikverket en aktiv roll för materialförsörjningen

Beträffande materialförsörjning i järnvägsprojekt används en lösning där Trafikverket står för leveranserna av tekniskt godkänt material. Järnvägsmaterialet konkurrensutsätts i stället i tidigt skede genom offentlig upphandling. Leverantörerna av material återfinns främst i Sverige och övriga Europa. Trafikverkets bedömning är att konkurrenssituationen i de flesta fall är god, även om den till viss del är begränsad. Till exempel karaktäriseras flera sortiment av monopolsituationer, främst kopplat till äldre anläggningar. Försörjningsläget av järnvägsmaterial präglas fortsatt av långa och osäkra leveranstider till följd av omvärldsläget och även av volymökningar inom i princip samtliga järnvägs-förvaltningar i Europa. Särskilt problematiskt är leveranser inom ban- och signalmaterial samt vissa kontaktledningskomponenter. Trafikverkets bedömning är att prisbilden inom dessa segment kan påverkas. Även energitillgången och priserna för energi är av stor vikt för leverantörer inom järnvägsmaterial.

Inom vissa segment för järnvägsmaterial kan särskilda åtgärder behövas för att kunna utöka inköpsvolymerna eller förkorta ledtiderna. Generellt sett gäller att en större volymökning kan möjliggöras med åtminstone ett till två års framförhållning. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att säkra materialförsörjningen på kort och lång sikt. Det görs bland annat genom att dubblera leverantörerna inom sortiment där så är möjligt, konkurrensutsätta monopol samt att öka lagervolymerna och etablera nya lagerpunkter. Som exempel har Trafikverket etablerat lagerpunkter hos nuvarande leverantörer av kontaktledningsstolpar.

Risk för fortsatt uppgång av priser inom anläggning

Vad gäller priser på anläggningsmarknaden ökade dessa ungefär dubbelt så snabbt som priserna generellt under perioden 2011–2022. Investeringsindex för järnväg respektive väg ökade samtidigt med cirka 40–50 procent, och driftsindex för väg respektive järnväg med cirka 40 procent. Dessa ökningar kan jämföras med den generella prisutvecklingen för privat konsumtion mätt med konsumentprisindex (KPI-KS) som ökade med cirka 19 procent under 2011–2022. Faktorer såsom världsmarknadspriser på olja och stål liksom omvärldsläget har en påtaglig effekt på priserna.

En fortsatt uppgång av kostnadsläget kan antas om konjunkturen går upp. Om alla stora satsningar i och utanför Sverige genomförs samtidigt kan anläggnings-marknaden snabbt bli överhettad. Då riskerar Trafikverket att erhålla få anbud. Om aviserade satsningar såsom internationella infrastrukturprojekt, upprustning av totalförsvaret, industrisatsningar och grön omställning istället sprids i tiden, ökar chansen till en längre och mjukare konjunkturutveckling. Vi anpassar därför våra upphandlingar regionalt så att det inte kommer ut för stora volymer samtidigt.

Detta beaktas när genomförandeplanen och underhållsplanen tas fram, och det kan påverka hur projekten tidsmässigt genomförs.

Kostnadsutvecklingen har alltså en stor påverkan på anbudspriserna till Trafikverket, liksom efterfrågan på anläggningsmarknaden inom andra sektorer och länder. Trafikverket ser redan i dag att leverantörer har blivit mer selektiva när de lägger anbud, något som kan accelerera vid en konjunkturuppgång. Leverantörerna uttrycker även att lönsamheten är låg i Trafikverkets projekt. Samtidigt kan ny teknik förbättra effektiviteten och sänka kostnaderna för leverantörerna, framför allt på lång sikt.

Samarbetsfokus inom en rad områden är därför fortsatt prioriterat för att åstadkomma affärer som möter villkor och försättningar hos både Trafikverket och marknaden, och samtidigt uppnår de mål och effekter som eftersträvas.

Samarbete och innovation med leverantörsmarknaden är prioriterat

Trafikverkets förmåga att genomföra nationell plan 2026–2037 är avhängigt de relationer vi har med omvärlden. Med framförhållning och förutsägbarhet ges generellt sett goda möjligheter att attrahera leverantörer till de åtgärder som prioriteras. Kostnader och genomförandeförmåga kopplat till nationell plan beror alltså bland annat på vilka förutsättningar som Trafikverket skapar för leverantörsmarknaden i tidiga planeringsskeden.

För att öka attraktiviteten till affärerna har Trafikverket formulerat ett verksamhetsmål som innebär att ”vi är leverantörens förstahandsval”. När vi är prioriterade som kund får vi tillgång till marknaden och de bästa leverantörerna. Vi får konkurrens och motiverade leverantörer som ser till Trafikverkets behov. Detta gynnar utveckling av metoder och lösningar, och det är dessutom kostnadseffektivt.

Verksamhetsmålet är baserat på såväl akademisk forskning som enkäter till, och uppföljning av, Trafikverkets leverantörer. För att nå vårt mål genomför vi en rad åtgärder som syftar till att:

- bygga goda relationer med våra leverantörer
- utveckla våra affärsformer
- fatta snabba beslut och sänka konfliktnivån.

Samarbetet omfattar exempelvis bransch- och leverantörsmöten på regional, nationell och internationell nivå. På branschnivå har Trafikverket ett nära utvecklingssamarbete med bland annat Byggföretagen, Innovationsföretagen och Swedtrain. På leverantörsnivå sker samarbete med våra största leverantörer, exempelvis genom leverantörsteamsmöten. Vi tar också fram nya samarbetsformer i

projekten som bygger på lyssnande och dialog. Vi genomför även regionala leverantörsdagar varje år för att träffa våra leverantörer och presentera aktuella affärer. Inom ramen för arbetet med ”vi är leverantörens förstahandsval” för vi även dialog med de största internationella leverantörerna på den europeiska marknaden. Bland annat genomfördes i december 2024 en första internationell version av leverantörsdagarna, ”Management week”.

Det utvecklade arbetet handlar även om att öka vår förmåga att göra rätt val av affärsupplägg, att testa nya affärsmodeller (till exempel alliansmodellen) och att tillhandahålla förfrågningsunderlag på engelska samtidigt som vi godtar engelska som arbetsspråk i projekt. Dessutom genomlyser vi befintliga tvister och bestridda fordringar i pågående och genomförda kontrakt.

Fler leverantörer är nöjda med Trafikverket

Enligt mätningen Nöjd leverantörsindex (NLI) 2024 är allt fler leverantörer som helhet nöjda med Trafikverket som kund. En positiv resultatutveckling kan ses inom flera områden, framför allt vad gäller it-system, uppföljningsmodell samt balans i riskhantering. Däremot visar mätningen att tekniska konsulter och entreprenörer är mindre nöjda än leverantörer av varor och tjänster, bland annat när det gäller samarbete och relation. Området har störst inverkan på leverantörernas helhetsintryck, och är fortsatt prioriterat för Trafikverket.

Vi behöver stärka dialogen och öka transparensen under hela projektet, utveckla former för att tänka nytt tillsammans med leverantörerna, prova nya arbetssätt och utveckla våra processer och ha en rättvis fördelning av risker som gagnar både beställare och leverantör. Inom området utveckling och innovation finns fortsatt förbättringsmöjligheter, även om resultatet har förbättrats tydligt sedan 2022. Det finns alltså fortsatt stort utrymme för förbättringar gällande ökad produktivitet, uppmuntran till förbättringsförslag och att stimulera till innovation.

Efterfrågan på anläggningsentreprenader präglas enligt marknadens aktörer i många fall av kort framförhållning, oförutsägbarhet och osäkerhet. Det gör att drivkrafterna är låga vad gäller större kliv och stora investeringar inom till exempel grön teknik, automatisering och digitalisering. Exempelvis kan det vara svårt att hantera test av metoder som potentiellt ger långsiktig nytta, men som på kort sikt kan innebära en högre kostnad. Samtidigt pekar EU ut vikten av offentlig efterfrågan som drivkraft för innovation i transport- och anläggningssektorerna.

En strävan efter fler högpresterande maskiner inom järnväg

Ett exempel på hur Trafikverket arbetar med att skapa långsiktiga affärsmässiga förutsättningar för investeringar i produktionsmetoder och kapacitet i upphandlingar är den maskinpolicy för järnväg som började gälla från januari 2025.

Policyn är en del i arbetet med att tillgängliggöra effektivare maskiner för ett effektivare järnvägsunderhåll – rätt maskin till rätt arbete.

Dagens maskinpark är uppbyggd av alltmer generella maskiner. Det innebär lägre investeringskostnader, men medför i gengäld ofta lägre produktionstakt och en större påverkan på trafiken. I en situation där samhällets behov av transporter ökar samtidigt som järnvägens eftersatta underhåll har vuxit behövs styrning mot moderna funktionsspecifika högpresterande maskiner där kundnytta och ett samhällsekonomiskt perspektiv är prioriterat. Även det rådande omvärldsläget med ett ökat fokus på krisberedskap understryker angelägenheten i att den operativa förmågan stärks genom fler tillgängliga och effektiva maskiner. Nästa steg är att tydliggöra hur förflyttningar ska göras inom olika maskinintensiva verksamheter. Nya affärslösningar kommer att behövas såsom specifika maskintjänstekontrakt, fleråriga entreprenadkontrakt och incitament för arbetsmetoder som ger effektivare produktion.

Tydliga klimatkrav kan minska kostnader för omställning

Ett annat område som påverkar efterfrågan av och kravställning i Trafikverkets entreprenader är omställningen mot ett mer miljö- och klimatmässigt hållbart samhälle.

Inom EU finns flera beslutade styrmedel för att nå mål om minskade utsläpp. Det gäller exempelvis de båda systemen med handel med utsläppsrätter (ETS1 och ETS2), ansvarsfördelningsförordningen[44] (som hanterar det som ligger utanför handeln med utsläppsrätter) och gränsjusteringsmekanismen för koldioxid (där tullar planeras mot länder med lägre klimatkrav). Nästintill samtliga utsläpp som uppstår inom transportsystemet – inklusive byggande, drift och underhåll av infrastrukturen – omfattas eller kommer att omfattas av dessa styrmedel.

Både Trafikverket och andra aktörer måste ta höjd för kostnader kopplat till klimat. Trafikverket bedömer att klimatomställningen kommer att öka de verksamhetsrelaterade kostnaderna med omkring 20–30 miljarder kronor under nästa planperiod jämfört med om inga styrmedel för klimatomställning alls hade funnits. Ungefär en tredjedel består av drivmedelskostnader och två tredjedelar är materialrelaterat. Dessa kostnader beror i hög grad på styrmedel på EU- och nationell nivå som påverkar material och drivmedel. Dessa kan vi inte välja bort och de är i princip oberoende av vilka klimatkrav Trafikverket ställer. Kostnaderna kan ses som en investering för att minska klimatpåverkan i framtiden. Vi märker redan nu att klimatrelaterade väderfenomen medför mycket stora kostnader vid exempelvis översvämningar och bränder.

[44] ESR effort sharing regulation Förordning - 2023/857 - EN - EUR-Lex.

Däremot kan Trafikverket genom olika åtgärder dämpa kostnadsökningen genom att premiera kostnadseffektiva utsläppsminskningsåtgärder i våra upphandlingar. Ett exempel är omställningen till nollutsläppsfordon och arbetsmaskiner som kan minska kostnaderna jämfört med konventionell dieseldrift under planperioden. Det kan därför vara fördelaktigt för hela branschen om Trafikverket ställer tydliga klimatkrav eller ger klimatbonus i våra upphandlingar.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

Elektrifiering, digitalisering och automatisering påverkar de framtida transportmönstren genom att det leder till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare. Digitaliseringen har lett till ett ökat distansarbete, och sannolikt också färre tjänsteresor. Elektrifieringen kan öka biltrafiken något, medan självkörande fordon inte bedöms ha någon större påverkan på mängden biltrafik under planperioden. Sammantaget bedöms inte dessa trender ha någon avgörande påverkan på transportmönstren och därmed inte heller för urvalet av investeringsobjekt i planen.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering kan också effektivisera transporter och ge bättre resmöjligheter. Trafikverket har en viktig roll för att påskynda denna utveckling. Det gör vi exempelvis genom utvecklingsprojekt såsom digital vinter (intelligenta informationssystem om vinterväglag som ökar trafiksäkerheten), digitala automatkoppel (automatisk koppling av godsvagnar som ökar säkerheten) eller digitala trafikregler. Ett annat exempel är att vi har tagit fram en metod för digital bedömning av rälsens skick, där mätvagnar filmar Trafikverkets hela järnvägsanläggning under färd. Med hjälp av artificiell intelligens analyseras och tolkas bilderna för att identifiera sprickbildning på rälsen. Det gör att skador kan repareras innan de har hunnit bli så allvarliga att hela rälen behöver bytas. Det har gjort att vi undvikit dyra akuta rälsbyten och minskat driftstörningar, vilket resulterat i en besparing på över 200 miljoner kronor under ett enda år.

Även inom elektrifieringen av flygtrafiken kan Trafikverket komma att få en viktig roll. Här finns utmaningar där det inte är klarlagt vem som ska ansvara för vad. Det gäller bland annat krav på ny infrastruktur för att snabbt kunna ladda el- och vätgasflygplan. Utvecklingen av nya flygplan påverkar också den markbaserade infrastrukturen och flygplatsernas utformning, och den kan även komma att påverka var det behövs start- och landningsplatser och vilka principer som behövs för etablering av sådana platser.

För att tillvarata digitaliseringens möjligheter behöver Trafikverket slutligen öka den digitala mognaden och skapa förutsättningar för att nyttja digitalisering i förändring och utveckling. Digitaliseringen innebär också utmaningar när det gäller

att definiera myndighetens roll i digitaliseringen, och att anpassa verksamhet och organisation till nya förutsättningar.

Trafikverkets elenergibehov kommer att öka markant

Trafikverket är en av Sveriges största förvaltare av elanläggningar och en betydande elanvändare, med ett elenergibehov som förväntas öka framöver. Drivkrafterna bakom denna utveckling är bland annat ökad tågtrafik, elektrifiering av färjor och en accelererande digitalisering av transportinfrastrukturen. Samtidigt växer konkurrensen om elenergi i takt med att hela samhället elektrifieras för att nå uppsatta klimatmål. Scenarier från Energimyndigheten, Svenska Kraftnät, Energimarknadsinspektionen och Trafikverket pekar på en nationell elförbrukning på 200–340 TWh år 2045, beroende på graden av elektrifiering.

På denna snabbt föränderliga energimarknad blir det avgörande för Trafikverket att säkra en stabil och tillräcklig elförsörjning. Detta kräver ett mer strategiskt och proaktivt förhållningssätt, där vi inte bara planerar för egen elförbrukning utan också tydligt kommunicerar behoven till elnätsägare och beslutsfattare. På så sätt kan vi säkerställa att samhällsviktig infrastruktur fortsätter att fungera säkert, pålitligt och hållbart, även i framtidens elektrifierade Sverige.

Vi har tagit fram prognoser för vårt elenergibehov fram till 2045. Elförbrukningen förväntas öka från dagens cirka 2 750 GWh till närmare 3 350 GWh år 2045. Prognoserna baseras på kända framtida förändringar kombinerat med statistisk trendanalys.

De viktigaste delarna som bidrar till det totala elenergibehovet inkluderar:

- Järnvägstrafiken. Den står för den största (cirka 80 % av den totala) och också snabbast växande elenergiförbrukningen. Trafikverket köper in el för järnvägstrafiken, men säljer vidare merparten av den till tågoperatörer. Den fortsatta trafikökningen och elektrifieringen av järnvägsnätet innebär att stora mängder el behövs för att driva tågen och säkerställa pålitlig trafik.

- Järnvägsunderhåll. Underhåll av järnväg står för den näst största posten i Trafikverkets elenergiförbrukning. Det innefattar framför allt elförbrukningen för hjälpkraft. Hjälpkraften är extremt väderberoende eftersom en stor del utgörs av växelvärme, och därför kan det vara stora variationer från år till år. Trots detta ses en ökande trend över tid.

- Vägunderhåll. Fram till cirka år 2034, när flera komplexa tunnlar planeras ha tagits i drift, förväntas elenergiförbrukningen öka något. Därefter beräknas den förbli mer eller mindre konstant. När det gäller ATK (automatisk trafiksäkerhetskontroll) och andra elektriska anläggningar antas det framtida elbehovet minska, men svårigheter att få fram abonnemang till platserna kommer att vara en fortsatt utmaning. Elförbrukningen för vägbelysning

förväntas vara mer eller mindre konstant, i och med att ökningen från tillkommande anläggning kan antas jämnas ut av utbyte till mer energieffektiv LED-belysning.

- Färjerederiet. Trafikverkets färjor övergår successivt till eldrift enligt den strategiska planen Vision 45, för att uppnå kraven på klimatneutralitet till år 2045. Detta innebär ett ökat elenergibehov för drift av färjorna, men detta utgör en relativt liten del av Trafikverkets totala förbrukning.

- Lokaler. Generellt ses en nedåtgående trend i elanvändningen för lokaler. Detta kan förklaras av bland annat en högre andel distansarbete samt åtgärder för att effektivisera både lokaler och energiförbrukning.

- It och telekom. Trafikverkets väg- och järnvägsanläggning digitaliseras och utvecklingen av AI, för att stötta verksamheten, börjar ta fart. Samtidigt behöver Trafikverket bygga fler datahallar under perioden 2025–2045, för att öka redundansen och stärka robustheten och tillgängligheten till information. Vi kommer även att behöva modernisera vår kommunikationsanläggning, vilket kräver mer utrustning längs järnvägen och dessutom parallella system som kommer att öka energianvändningen under en övergångsperiod.

Vi står alltså inför en framtid där vårt elenergibehov kommer att öka markant i takt med elektrifieringen av transportsystemet och den ökande digitaliseringen av infrastruktur och drift. För att säkerställa en pålitlig och hållbar transportinfrastruktur är det avgörande att Trafikverkets behov prioriteras vid tilldelning av el och elabonnemang på elmarknaden.

10.2 Kompetensförsörjning

Kompetensbrist råder inom hela infrastruktursektorn

Det finns ett stort kompetensbehov inom transportinfrastruktursektorn och de flesta aktörer vittnar om att de har svårt att rekrytera den kompetens de behöver. Kompetensbristen beror bland annat på ändrad demografi med allt färre i arbetsför ålder samt nya krav på kompetensförsörjning kopplat till en snabb förändringstakt inom exempelvis digitalisering och även det säkerhetspolitiska läget. En robust och väl fungerande kompetensförsörjning är central för krisberedskap och förmågan att hantera höjd beredskap eller andra samhällsstörningar.

Det är svårt att få en övergripande bild över kompetenssituationen inom olika trafikslag, men indikationer visar att kritiska brister främst finns inom järnväg och sjöfart. Även inom väg upplevs kompetensbrist. Kompetenssituationen skiljer sig också åt geografiskt, bland annat eftersom utbildningsplatser finns på få orter i landet. Utbildningarnas och branschens attraktivitet är en viktig fråga för arbetsgivare och branschorganisationer att gemensamt arbeta med.

Även om situationen är kritisk idag ser kompetensbehovet bara ut att öka i omfattning de kommande åren, och situationen är likartad i flera länder. För att hantera kompetensbristen i svensk infrastruktursektor behövs ett statligt engagemang tillsammans med branschen.

Kompetenssituationen en akut fråga för planens genomförande

Rätt kompetens är avgörande och en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Kompetensbrist kan leda till att vi inte kan genomföra åtgärder i nationell plan så som tänkt. Det kan i sin tur resultera i försämrade transporter och försörjningskedjor, tidsförseningar av planerade projekt, kostnadsökningar, bristfälliga lösningar, säkerhetsincidenter eller en ohållbar infrastruktur.

Genomförandet av den nationella planen bygger på en process som omfattar planering, projektering, byggande, drift och underhåll. Varje steg i denna process förutsätter en fungerande kompetensförsörjning och tillgång till utbildad personal. De kompetensrelaterade utmaningarna skiljer sig åt mellan olika delar av processen, med en viss tyngdpunkt kopplat till de som genomför arbeten ute i anläggningarna. Vissa yrkesroller, såsom maskinförare, projektörer och anläggningsarbetare, återfinns inom hela samhällsbyggnadsområdet och påverkas av en generell konkurrens om arbetskraft exempelvis inom sektorer för bostad, energi och VA. Andra yrkesroller är mer trafikslagsspecifika.

De ekonomiska ramarna för den nationella planen möjliggör historiskt stora satsningar på investeringar såväl som på vidmakthållande inom både väg och järnväg. Det innebär bland annat att Trafikverket planerar avsevärt utökade insatser inom de järnvägsspecifika BEST-områdena (bana, el, signal och tele), samtidigt som vi bedömer att kompetensförsörjningen inom dessa områden tydligt indikerar brister på utförarsidan. Trafikverket har grovt uppskattat att resursbehovet inom BEST når en maximal nivå 2028 med cirka 6 900 yrkesverksamma, vilket är betydligt fler än vad som sannolikt finns att tillgå i dag. vår bedömning är att detta förhållande riskerar att leda till en överhettning som driver upp entreprenadkostnaderna.

Ytterligare förbättringsåtgärder behöver komplettera pågående initiativ

Trafikverkets ambition är att vara en attraktiv arbetsgivare med stärkt innovationskraft som erbjuder goda utvecklingsmöjligheter. Vi behöver säkra rätt bemanning och kompetens för att hantera en komplex anläggning och en ökad volym av investeringar och underhåll. Vi behöver även kunna tillvarata nya möjligheter som skapas genom teknikutveckling, digitalisering och automatisering. Genom konkreta initiativ behöver vi bidra till en god kompetensförsörjning i hela sektorn.

Trafikverket har bland annat tagit initiativ till ett kompetenscentrum för vägteknik som etablerades 2023, och även Järnvägscollege är etablerat och har mottagits positivt av branschen.

I maj 2025 redovisade Trafikverket ett regeringsuppdrag om förslag till åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet (Trafikverket 2025:055). Rapportens mer övergripande slutsatser är i mångt och mycket överförbara även till andra trafikslag. Vi fokuserar i rapporten på upphandling, prognoser och utbildning eftersom dessa aspekter är grundläggande för en fungerande och långsiktig kompetensförsörjning. I rapporten konstaterar vi att mycket av befintliga och pågående initiativ upplevs fungera väl, samtidigt som ytterligare förflyttningar behövs. Den största potentialen till ytterligare förbättring av kompetensförsörjningen bedöms finnas i utbildningssystemet. Som en del i att stärka förutsättningarna för detta föreslås i rapporten att Trafikverket ges en tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen. Att den långsiktiga kompetensförsörjningen till järnvägen är kritisk har även framhållits av Initiativet Omtag Svensk Järnväg, som anger att statusen på yrkesprogrammen behöver höjas.

På motsvarande sätt som i uppdraget ovan bedömer Trafikverket att det är nödvändigt att belysa kompetenssituationen även inom övriga trafikslag. Detta blir än viktigare ur ett totalförsvarsperspektiv.

10.3 OPS och andra alternativa genomförandeformer

I infrastrukturpropositionen är en prioritering från regeringen att möjligheter till alternativ finansiering ska prövas. Skrivningarna preciseras i direktivet till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan. Där beskrivs dels tre större objekt eller geografiska områden där regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer, dels att regeringen avser att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket.

Trafikverket gavs därför i uppdrag att återkomma med ytterligare underlag i dessa frågor i förslaget till nationell plan. Nedan beskrivs frågan om alternativa genomförandeformer. De tre utpekade objekten beskrivs översiktligt i avsnitt 12.3. En utförligare redovisning finns i underlagsrapporten om objekt för offentlig-privat samverkan (Trafikverket 2025:117).

Regeringen har bett om förslag på OPS-objekt

I direktivet betonar regeringen att syftet är att pröva om andra genomförandeformer kan ge effektivitetsvinster. Regeringen skriver: ”*Under den kommande planperioden avser regeringen att pröva investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket. Regeringen anser att offentlig-privat samverkan (OPS) kan vara lämpligt för utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. Att genomföra ett objekt som ett OPS bör*

ge ett mervärde jämfört med andra relevanta förvaltningsformer. Huvudsyftet med OPS-modellen är att pröva om en sådan modell kan ge effektivitetsvinster i det svenska transportsystemet."

I direktivet anges att Trafikverket ska ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för OPS. Objekten ska företrädesvis vara på vägområdet, men kan även vara inom järnväg, och de ska ingå i förslaget till nationell plan. Minst 7 och högst 15 objekt ska föreslås. Några kriterier anges för urvalet och i korthet är de:

- Objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade.
- Förslagen kan bestå av ett paket av åtgärder.
- Investeringsstorleken bör ha ett riktvärde kring cirka 3 miljarder kronor upp till 13 miljarder kronor.
- Objektet bör bedömas ha flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud.
- Det ska vara möjligt att följa upp objekten.

Slutligen anges att regeringen avser att tillsätta en utredare som ska föreslå en modell för organisering av OPS-objekt, och som också ska föreslå objekt för OPS. Utredaren tillsattes under våren 2025 (Dir. 2025:66).

Både renodlade OPS-lösningar och andra alternativa genomförandeformer föreslås

Vi har tolkat regeringens uppdrag som att de förslag på objekt som tas fram kan innehålla både projekt lämpliga för OPS-formen och sådana som genomförs i liknande former. För att få jämförelseobjekt till Trafikverkets gängse genomförande- och driftsformer bedömer vi att även andra typer av alternativa genomförandemodeller kan vara relevanta. Det kan gälla olika typer av samarbetsmodeller där den privata aktören får ett mer långtgående ansvar än i traditionell upphandling, exempelvis Trafikverkets alliansmodell. Ett annat exempel är när ett paket skapas av flera liknande mindre objekt, vilket ger möjligheter till upprepningseffekter.

Arbetet med att identifiera lämpliga objekt för OPS eller annat alternativt genomförande började med en analys av samtliga namngivna investeringsobjekt som har varit kandidater till att tas med i förslaget till nationell plan. Ett urval har därefter gjorts utifrån de kriterier som anges ovan om investeringens storlek, tydlighet i avgränsning och möjlighet att attrahera flera anbud vid upphandlingen. Dessutom har en grov bedömning gjorts av om det finns något som gör objektet särskilt lämpligt att genomföra som OPS eller annat alternativt genomförande. Det gäller exempelvis om objektet kan ge möjligheter att kombinera genomförandet med ett långsiktigt ansvar hos entreprenören för drift och underhåll och/eller om

det finns frihetsgrader i genomförandet. Även möjlighet till delfinansiering med avgifter har vägts in som ett urvalskriterium.

Vår ambition har varit att välja ut objekt som är av lite olika karaktär och i olika planeringsskeden, för att på så sätt få en objektsbank som kan ge erfarenheter av lite olika slag. Tyngdpunkten har legat i objekt som kommit relativt långt i planeringen, eftersom privata entreprenörer normalt är mindre villiga att gå in projekt i tidiga skeden där riskerna kan vara stora.

Nio objekt bedöms intressanta att gå vidare med

Vi har identifierat att följande objekt kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS):

Vägobjekt

- E4 förbifart Skellefteå (cirka 2,4 miljarder kronor)
- E4 Kongberget–Gnarp (cirka 2,7 miljarder kronor)
- E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn, sträckan trafikplats Gladö kvarn–trafikplats Slätmossen (cirka 4,7 miljarder kronor)
- Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro (cirka 1,2 miljarder kronor).

Järnvägsobjekt

- Tomteboda bangård (cirka 4,2 miljarder kronor, delar bör kunna lånefinansieras och betalas med serviceavgifter)
- Del av Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg (cirka 38 miljarder kronor för hela objektet)
- Del av Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), delen ny bana Olofström–Blekinge kustbana (cirka 2,9 miljarder kronor)
- Del av Värnamo–Jönköping/Nässjö, delen Byarum–Tenhult ny järnväg (cirka 2,7 miljarder kronor)
- Del av Hässleholm–Lund, två nya spår (cirka 32 miljarder kronor för hela objektet).

11 Kostnadsstyrning

Inom Trafikverket pågår ett prioriterat arbete inom områdena kostnadsstyrning, kostnadskontroll och kostnadseffektivitet. Arbetet gäller både investerings- och underhållsverksamheten och sträcker sig över flera områden. Syftet är att nyttja skattepengarna effektivt samtidigt som våra prognoser och kalkyler ska vara trovärdiga genom att ligga nära det faktiska utfallet.

Ett samlat program drivs för ökad kostnadsstyrning

För att följa utvecklingen inom området kostnadsstyrning drivs det sedan flera år ett program inom Trafikverket med uppgiften att regelbundet presentera en samlad bild över alla pågående aktiviteter inom området samt vid behov ta initiativ till nya åtgärder. Kostnadseffektivitet är dessutom ett av fem prioriterade målområden i Trafikverkets verksamhetsplan.

Situationen skiljer sig delvis åt mellan investerings- och underhållsverksamheten eftersom ny- och ombyggnationer genomförs som projekt och underhålls-verksamhet som processer. Detta är naturligtvis att förenkla bilden, men det visar på att det finns olika förutsättningar.

Historiskt har det inträffat kostnadsökningar i Trafikverkets investeringsobjekt som har uppmärksammats av bland annat Riksrevisionen och regeringen. Objekten blir dyrare, men det är ett mindre antal av dem som blir väsentligt dyrare. De största procentuella avvikelserna kan härledas till tidiga skeden samt att mindre objekt ökar mer i procent än stora projekt. De stora objekten ökar däremot mer i kronor. Vad gäller underhållsverksamheten är det minst lika viktigt att träffa budget, men också att kunna analysera kostnadsnivån för olika tjänster samt differenserna mellan kontrakterade och utförda mängder. Generellt sett gäller därmed behovet av en transparent, standardiserad och väl fungerande kostnadsstyrning både för investerings- och underhållsverksamheten.

För att ytterligare stärka vårt arbete med att vidareutveckla och förbättra processerna för kostnadskontroll har regeringen uppdragit åt myndigheten Trafikanalys att stödja Trafikverket genom att granska, analysera och följa utvecklingen. Vi ser ett stort stöd i Trafikanalys och upplever att det är en styrka att uppdraget sträcker sig över en längre tid.

Trafikverkets arbete med namngivna objekt utgår från regeringens beslut i tre olika steg. Det *första beslutet* fattas när regeringen fastställer den nationella planen. Det *andra beslutet* sker när ett namngivet objekt utretts och de övergripande planeringsförutsättningarna fastställts, vilket sker i det så kallade beslutet om förberedelse för byggstart. Det *tredje steget*, regeringens definitiva byggstartsbeslut,

fattas när Trafikverket slutfört planeringen och kunskapen om det namngivna objektet är tillräcklig för att slutligt upphandla och genomföra åtgärden.

Programmet innehåller en palett av åtgärder

Vägen till en bättre kostnadskontroll består av en palett av olika åtgärder. Vi arbetar därför med att utveckla grundkalkylerna, fånga upp kostnadsökningar redan i tidiga skeden, utreda mer grundligt innan det tas definitiva beslut, bedöma om planen som helhet är rimligt kostnadsbedömd utifrån tidigare erfarenheter, införa en riskreserv för de avvikelser som ändå kommer att inträffa samt slutligen använda möjligheten till att ompröva enskilda objekt vid kraftiga kostnadsökningar.

Trafikverket gör olika typer av kostnadsbedömningar under objektens levnad, från idéstadie till att anläggningen är öppnad för trafik. I tidiga skeden är osäkerheterna stora när det gäller både objektets utformning och omfattning, men allt eftersom bilden blir mer och mer detaljerad blir förutsättningarna tydligare och riskerna går då att bedöma och beräkna. Det finns därför ett behov av att systematiskt hantera osäkerheter och risker på ett strukturerat och enhetligt sätt genom objektens utveckling.

Osäkerhet karaktäriseras av brist på information för att förutsäga utfall. Det kan handla om situationer där vi inte vet vilka händelser som kan inträffa eller vilka konsekvenser de kan få. Risk, å andra sidan, är förknippat med situationer där vi har tillräckligt med information för att kunna beräkna sannolikheter och konsekvenser.

Olika metoder för kostnadsbedömningar tar hand om osäkerheter och risker på olika sätt och med en systematisk hantering blir arbetet transparent och spårbart. Det gör att olika metoder kan kalibreras mot varandra vilket skapar förutsättningar för att utvärdera resultat över tid och få en erfarenhetsåterföring som ger möjlighet att anpassa metoderna.

Det är avgörande att ha en tillräckligt bra uppfattning om kostnaderna i tidiga skeden för att kunna jämföra olika projekts samhällsekonomiska lönsamhet i ett prioriteringsskede. Vad olika objekt bedöms kosta är ett viktigt underlag vid beslut om vilka objekt som ska genomföras. Om kostnaderna för enskilda projekt är underskattade riskerar fel objekt att väljas ut för genomförande, vilket gör att den totala samhällsnyttan blir mindre än den kunde ha blivit.

Några nyheter är prioriteringskriterier, referensklassprognoser och riskreserv

För att stärka utredningsskedet och hitta den mest kostnadseffektiva lösningen har vi i arbetet med detta planförslag använt tydligare prioriteringskriterier än tidigare – se avsnitt 1.1. Sådana tydliga kriterier medför också att det blir tydligare för

uppdragsgivare och medborgare varför ett visst objekt prioriterats framför ett annat.

Eftersom det finns en stor osäkerhet i tidiga skeden, trycker Trafikverket i denna planrevidering på att objekt i den andra halvan av planen ska ses som utredningsobjekt. Det innebär att regeringen tar definitiva beslut om genomförandet först i samband med att regeringen beslutar om byte av byggstartsgrupp. Då bygger beslutet på säkrare kunskap om utformning och kostnader. Det kräver att kostnadsbedömningar, innehållsförändringar och samhällsekonomiska underlag följs upp löpande för att kunna ligga till grund för beslut om genomförande eller omprövning.

Ett sätt att dra lärdom från tidigare erfarenheter av osäkerheter är en metod kallad referensklassprognoser. Ett utvecklingsarbete pågår inom Trafikverket och trots att underlagen har varit begränsade har det lett fram till viktiga reflektioner. Arbetet kommer därför att fortsätta med målet att etablera ytterligare ett verktyg för att skapa mer robusta kostnadsbedömningar.

Även om vi utvecklar metoderna för kostnadsbedömningar kommer det att inträffa kostnadsavvikelser. Därför kommer det att införas en central riskreserv som omfattar hela portföljen av namngivna investeringsobjekt – se avsnitt 7.3. Riskreserven ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsfördyringar i enskilda objekt utan att det ska påverka andra objekt i planen. Syftet är att förbättra planens generella motståndskraft mot fördyringar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Investeringar som visar sig dyrare än förväntat måste omprövas

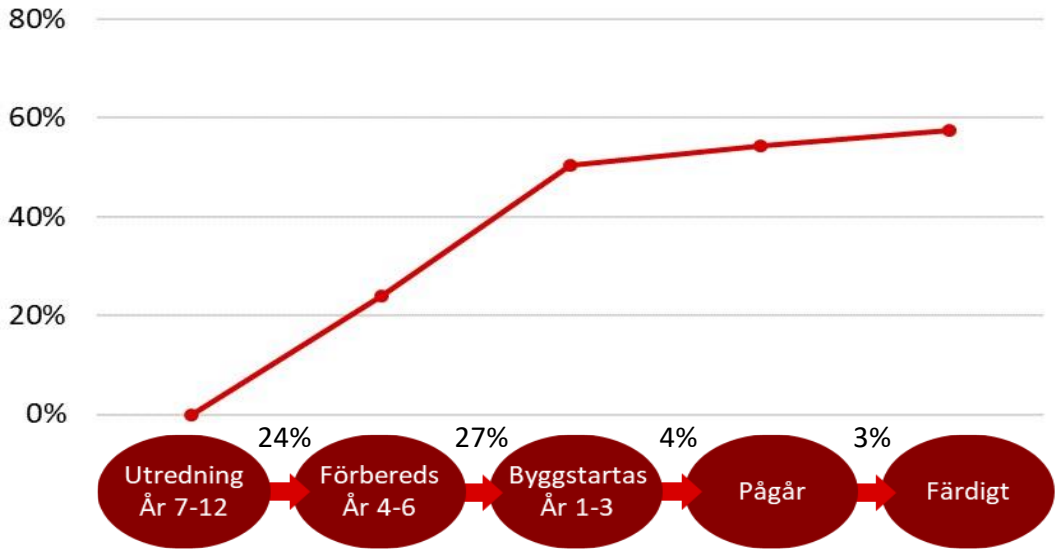
Planeringsprocessen är utformad så att investeringsprojekt ska utredas och beslutas i flera steg innan definitivt beslut fattas (Figur 49).

Figur 49. Infrastrukturplaneringsprocessens olika steg (namnen på stegen är förkortade).

När en investering först kommer med i nationell plan är dess kostnad och effekter mycket osäkra. Dels är investeringens utformning och omfattning ännu inte bestämd, dels har de data som krävs för närmare kostnads- och effektberäkningar ännu inte samlats in. Det är först i och med att ett investeringsförslag tas med i den nationella planen som dess utformning, kostnad och effekter börjar utredas i detalj.

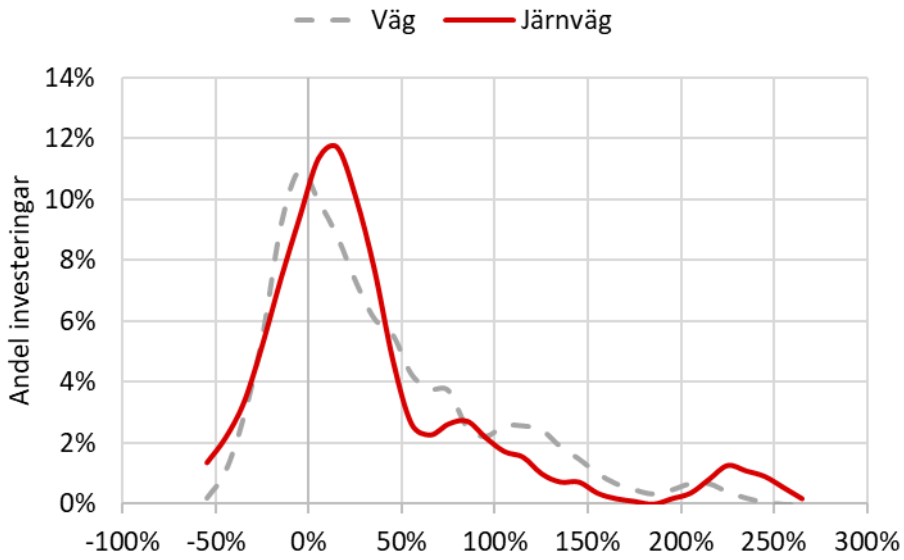
Först vid byggstartsbeslutet i planeringsprocessen sista skede, när kostnader och effekter är väl utredda, ska det definitiva beslutet fattas om att genomföra en investering eller ej.

Det har dock hittills varit sällsynt att projekt utgår ur planen, även i de fall som kostnaderna visat sig betydligt högre än ursprungligen förväntat. Analyser av samtliga investeringar i de nationella planerna sedan 2010 visar att det oftast är under utredningsskedet som det visar sig att vissa investeringar kommer att bli dyrare än förväntat– se Figur 50. Kostnadsbedömningarna vid byggstartsbeslut ligger däremot i genomsnitt ganska nära de verkliga kostnaderna (även om det förstås förekommer variationer).



Figur 50. Investeringars kostnader ökar framför allt under utrednings- och planeringsskedet.

Analyserna visar också att det bara är vissa investeringar som visar sig vara mycket dyrare än förväntat, medan majoriteten av investeringarna visar sig kosta ungefär som förväntat. Om kostnaderna underskattades ungefär lika mycket för alla investeringar vore inte omprövningar i senare skeden lika angeläget – rangordningen av investeringsförslag skulle ju inte påverkas om alla investeringars kostnader ökade lika mycket. Men spridningen i hur kostnadsbedömningarna förändras under utredningsskedena är i själva verket mycket stor – se Figur 51.



Figur 51. Endast ett begränsat antal investeringar ökar kraftigt i kostnad. Att undvika generella kostnadsökningar för hela portföljen handlar i hög grad om att ompröva dessa.

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

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

Att investeringar hittills så sällan tagits ut ur planen, även om kostnader visat sig underskattade eller nyttor överskattade, leder till att investeringskostnaderna ökar totalt sett. Ett ännu större problem är att felaktiga kostnadsbedömningar snedvrider valet av investeringar; om verkliga nyttor och kostnader varit kända vid beslutstillfället hade valen av projekt eller utformningar kunnat bli annorlunda, så att mer samhällsnytta kunnat skapas för samma budget. Det riskerar också att skapa incitament att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen. Det ökar även risken för omfattningsökningar, eftersom incitamenten och möjligheterna att hålla emot tillkommande krav och önskemål minskar. Kostnadsökningar i ett objekt gör också att andra objekt skjuts framåt i tiden, vilket binder upp mer pengar under nästföljande planperiod och minskar framtida handlingsutrymme.

Planeringsprocessen är som sagt avsedd att sålla fram de bästa investeringarna genom beslut och utredningar i flera steg, där beslutet om vilka investeringar som ska genomföras fattas först efter att kostnader och effekter utretts noga. Med tiden har dock ett synsätt vuxit fram där investeringar uppfattas som löften om genomförande så snart de läggs in i planen för att utredas, i stället för att planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sållas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat. Trafikverket utvecklade i det senaste inriktningsunderlaget (2024:003) hur detta lett till de problem med kostnadsökningar och felallokerade offentliga resurser som skisserats ovan. Riksrevisionen (2023:25) hade redan tidigare påpekat denna problematik. Regeringen har i såväl infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) som direktivet till ny nationell plan (LI2025/00640) understrukit att denna praxis måste förändras. Planeringsprocessen måste fungera som avsett: investeringar vars kostnader visar sig vara för höga i förhållande till sina samhällsnyttor måste omprövas.

Regeringens direktiv att planeringsprocessen måste fungera som avsett har präglat arbetet med planförslaget. Förnyade kostnads- och effektbedömningar har tagits fram för samtliga investeringar som ännu inte är bundna av byggstartsbeslut eller andra regeringsbeslut. De har sedan rangordnats efter kostnadseffektivitet och jämförts med nya kandidater till planen som bedömts och rangordnats på samma sätt – se avsnitt 7.1.

Ett antal ytterligare åtgärder pågår

Några exempel på genomförda och pågående åtgärder i vårt utvecklingsarbete för att nå en förbättrad kostnadsstyrning är:

- kostnadsbedömningar med så kallad successiv osäkerhetsanalys har genomförts i större utsträckning än tidigare där alla kostnadskalkyler är uppdaterade senast 2022 (och de flesta senare än så)
- införandet av revisionsmöten för beslutsfattande om avvikelser för namngivna objekt i tidiga skeden
- en förbättrad orsakskategorisering vid beslutsfattande om avvikelser
- utveckling av referensklassprognoser för kostnadsjämförelser med tidigare genomförda projekt
- införande av halvtidsavstämningar i stora projekt
- nyttjande av oberoende granskare samt
- utveckling av standardiserade och industrialiserade anläggningsdelar.

Under arbetet med förslaget till plan har även några specifika åtgärder genomförts för att få mer träffsäkra kostnadsestimat för investeringar i tidiga skeden. Det

handlar bland annat om att alla kalkyler ska vara uppdaterade senast 2022 samt att alla investeringar med innehållsmässiga eller kostnadsmässiga förändringar först måste ha prövats enligt utvecklade interna rutiner.

Utvecklingen fortsätter för att ytterligare stärka kostnadsstyrningen

Vi håller på att införa systematiska analyser av livscykelkostnader, för att ge underlag för val av lösning utifrån ett samlat perspektiv och inte enbart baserat på investeringskostnader. Det innebär en summering av alla kostnader som en tillgång alstrar under sin livstid från koncept (*planläggning*), utveckling (*projektering*), realisering (*byggande*) och användande (*drift och underhåll*), men också kostnader för rivning och avveckling.

Ett annat pågående utvecklingsområde är att ta fram nyckeltal som visar det generella kostnadsläget och hur vårt kostnadsläge står sig i relation till internationella nivåer samt hur kostnaderna för en anläggningsdel utvecklas över tid. Även inom underhållsverksamheten kommer vi att ta fram nyckeltal som kan användas för att bedöma kostnaden för olika typer av tekniska lösningar.

För att kunna använda ekonomisk information som underlag vid beslut behöver den finnas tillgänglig och vara möjlig att aggregera och sammanställa för analys. En inventering har genomförts av var data lagras och det pågår ett arbete med att utveckla automatiserade systemlösningar för analys- och beslutsstöd. För att få ut störst möjliga nytta av systemstöden behöver tekniken kompletteras med arbetssätt för effektiva datadrivna analyser.

Trots att de största kostnadsavvikelserna sker i tidiga skeden inom investerings-verksamheten behöver projektstyrningen säkerställas även under skeden när anläggningarna produceras eller underhålls. Trafikverket ska därför bedriva verksamheten med högsta möjliga kostnadseffektivitet genom hela livscykeln för att optimera resursanvändningen över tid.

12 Ekonomiska ramar och finansiering

I detta kapitel sammanfattas Trafikverkets förslag till nationell plan i ekonomiska termer. Tabell 37 visar hur planeringsramen har fördelats på olika poster. Kapitlet beskriver också tillkommande medel utöver den anslagsfinansierade planeringsramen och vad de används till.

12.1 Ekonomiska ramar för planperioden

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 1 171 miljarder kronor för perioden 2026–2037 i enlighet med riksdagens beslut. Ramarna är uttryckta i prisnivå 2025. Till vidmakthållande av statliga järnvägar ska 210 miljarder kronor användas. Till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering av enskild väghållning ska 354 miljarder kronor användas, se vidare i avsnitt 6. Till utveckling av transportsystemet ska 607 miljarder kronor användas, se vidare i avsnitt 7. Där beskrivs även hur prioritering av medlen har skett. Förslaget innehåller en riskreserv för namngivna investeringar uppgående till 39 miljarder kronor eller 10 procent av de namngivna investeringarna. Förslaget innehåller också utökade medel till trimnings- och miljöåtgärder.

Vissa medel för förvaltning som tidigare ingått i den ekonomiska ramen kommer fortsättningsvis att hanteras inom anslag 1:3 Trafikverket i de årliga budgetarna. I propositionen (2024/25:28) *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* flyttades 59 miljarder kronor i prisnivå 2023 för detta ändamål till anslag 1:3 Trafikverket. Trafikverket har därefter i budgetunderlaget för 2026–2028 redovisat behov av ytterligare flytt av medel till anslag 1:3 Trafikverket. Trafikverket redovisade även andra förslag till ändringar av anslagsstrukturen som kan påverka planförslaget och fördelningen mellan de olika delarna av planeringsramen. Trafikverket särredovisar därför vissa poster som är aktuella för eventuell justering.

Planeringsramen omfattar, liksom i inriktningsunderlaget för 2026–2037, inte anslagsposten för civilt försvar på anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt inte anslag för trängselskatt i Stockholm respektive Göteborg. För anslag 1:6 Ersättning avseende flygplatser ingår endast anslagsposten Driftsbidrag till flygplatser. Trafikverket redovisar i vilken omfattning åtgärder i planen bedöms finansieras via anslagen för trängselskatt.

Regeringen har också bedömt att den preliminära ramen för länsplanerna ska uppgå till 60,6 miljarder kronor.

Trafikverket har i arbetet med förslaget till nationell plan förutsatt att ingående överföringsbelopp hanteras i enlighet med de principer som gällt vid tidigare beslut

om nationell plan, det vill säga att anslagssparande på anslagsposter som finansierar investeringar och vidmakthållande fortsatt disponeras.

Räntor och amorteringar omfattar de finansiella kostnaderna för Trafikverkets lån hos Riksgälden. Lånen avser finansiering av ett antal olika infrastruktur-investeringar och återbetalas med anslag. Trafikverket beaktar de räntesatser som lånen är bundna till hos Riksgälden. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet tar fram i sin prognos samt en viss säkerhets-marginal för oväntade räntehöjningar.

Driftsbidrag till flygplatser beskrivs närmare i avsnitt 7.7.

Tabell 37. Planeringsram för år 2026–2037. Miljoner kronor.

Statlig ram för planperioden (prisnivå 2025)	**Belopp**
Vidmakthållande av transportsystemet	
Vidmakthållande väg, varav:	**354 000**
Drift och underhåll av vägar	243 000
Större reinvesteringar vägar (>300 mnkr)	40 000
Bärighetsåtgärder (av investeringskaraktär)	29 500
Övriga bärighetsåtgärder	11 500
Statlig medfinansiering av enskild väghållning	30 000
Vidmakthållande järnväg, varav:	**210 000**
Vidmakthållande järnväg	143 100
Vidmakthållande signalåtgärder	20 000
Större reinvesteringar järnväg (>300 mnkr)	45 000
Bidrag Inlandsbanan AB	1 900
Summa vidmakthållande av transportsystemet	**564 000**
Utveckling av transportsystemet	
Större investeringar i nationell plan (>150 miljoner kronor), varav	**431 900**
ERTMS inklusive signal (järnväg)	32 100
Övriga större investeringar järnväg	277 400
Större investeringar väg	58 600
Större investeringar sjöfart	24 500
Riskreserv	39 300
Trimnings- och miljöåtgärder (<150 miljoner kronor), varav	**70 000**
Trimning (inkl. teknikutveckling	30 600
Miljö	16 400
Trafiksäkerhet	20 000

Statlig ram för planperioden (prisnivå 2025)	Belopp
ERTMS ombordutrustning	3 000
Regional plan	**60 600**
Övrig verksamhet, varav	**42 000**
Forskning och innovation	7 400
Ersättning till Öresundsbrokonsortiet	5 500
Stadsmiljöavtal	4 700
Räntor och återbetalning av lån	24 400
Summa Utveckling av transportsystemet	**604 500**
Driftsbidrag till flygplatser	2 500
Summa Utveckling av transportsystemet inkl. driftsbidrag till flygplatser	**607 000**
Total planeringsram	**1 171 000**

12.2 Tillkommande medel utöver planeringsram

Planeringsramen om 1 171 miljarder kronor finansieras med anslag. Utöver detta tillkommer vissa medel, huvudsakligen trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Det bör dock påpekas att intäktskällor som trängselskatt och infrastrukturavgifter är helt och hållet kopplade till investeringar som har särskild finansieringslösning och därför inte kan intecknas för andra behov och brister i den nationella planen om inte riksdag och regering särskilt beslutar om det. På motsvarande sätt kan de banavgifter som anges i Tabell 38 endast användas för att finansiera drift, underhåll och reinvesteringar inom järnväg. Ytterligare information om banavgifter finns nedan.

EU-bidrag till statlig infrastruktur redovisas under rubriken alternativ finansiering nedan.

Tabell 38. Tillkommande finansiering utöver planeringsram år 2026–2037. Miljoner kronor.

Tillkommande finansiering utöver planeringsram	Belopp i miljoner kronor
Banavgifter	34 500
Trängselskatt, anslag (produktion)	23 700
Trängselskatt lånedel (produktion)	18 100
Medfinansiering	23 500
Summa tillkommande medel	**99 800**

Banavgifter beräknas till drygt 34 miljarder kronor

Det samlade banavgiftsuttaget i planförslaget följer det underlag som Trafikverket presenterade i inriktningsunderlaget (34 200 miljoner kronor) och kvarstår med en viss uppräkning till 34 500 miljoner kronor som vår bästa estimering även efter att regeringsuppdraget för banavgifter slutredovisades den sista juni 2025.

Beräkningarna i regeringsuppdraget visar att kostnaderna som järnvägstrafiken orsakar sannolikt är högre än dagens banavgifter och att avgifterna sannolikt måste höjas. Trafikverket menade dock att ytterligare analyser och kvalitetssäkring behöver utredas innan något beslut kan fattas om att förändra storleken på banavgifterna. Trafikverket föreslog även en statlig utredning som belyser det bredare näringslivsperspektivet. Det betyder att det samlade banavgiftsuttaget för den kommande planperioden kan komma att justeras tidigast under våren 2026 i samband med järnvägsnätsbeskrivningen för tågplan 2028.

Trängselskatt och infrastrukturavgift tas ut på några platser

Trängselskatt, som har införts i Stockholm och Göteborg, ska bidra till att minska trängseln och förbättra miljön i de båda storstäderna. Efter avdrag för drift och administration av systemen används intäkterna i enlighet med de avtal som tecknats. Avtalen omfattar åtgärdspaket där upplåning görs för att finansiera delar av genomförandet, som inte direkt kan finansieras med trängselskatt. Därefter betalas amorteringar och räntor med intäkterna från trängselskattesystemet. Intäkterna i Stockholm finansierar på detta sätt E4 Förbifart Stockholm tillsammans med medel som avsatts i den nationella planen, och ytterligare ett tjugotal väginvesteringar i länet samt bidrag till tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Västsvenska paketet är utformat med en likartad konstruktion, där tillskott från regionala och kommunala parter tillsammans med intäkterna från trängselskattesystemet finansierar överenskomna åtgärder upp till femtio procent. Paketet omfattar åtgärder i väg- och järnvägssystemet samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar, bland annat Marieholmstunneln, Västlänken och en del av Götaälvbron. De kostnadsökningar som har uppkommit i Västlänken, exklusive återbetalningar från entreprenören, föreslås finansieras på samma sätt som avtalet för Västsvenska paketet. Det innebär att trängselskatt och regional medfinansiering kommer att finansiera femtio procent av totala kostnaden för paketet. De ökade kostnader som uppstått föreslås finansieras till 50 procent med intäkter från trängselskatt och 50 procent med statliga anslag. Givet att de prognoser på kostnadsökningar i Västlänken, inklusive de krav som kommer att ställas på entreprenören om återbetalning, faller ut innebär det att medel från trängselskattesystemet behöver tas ut under ytterligare 7 år för att finansiera Västsvenska paketet. Trafikverket kommer att återbetala lånen på cirka 32 år. (Beräkningarna baseras på att trängselskatten inflationsuppräknas enligt avtal.)

Investeringsbeloppet för statliga investeringar som finansieras med trängselskatt och lån beräknas uppgå till cirka 41,8 miljarder kronor. Finansieringen av dessa investeringar, fördelat på finansieringskällor, framgår av Tabell 39. I tabellen ingår inte drifts- och administrationskostnader för betalsystemen eller kapitalkostnader.

Tabell 39. Finansieringskällor för objekt som ska finansieras av trängselskatt 2026–2037. Miljoner kronor.

Objekt	Förbifart Stockholm	Övriga objekt i Stockholm[1)]	Västsvenska paketet[2)]	Summa
Finansiering med trängselskatt, direkt	1 400	16 600	5 700	**23 700**
Lån som återbetalas med trängselskatt	10 100	3 400	4 600	**18 100**
Summa	**11 500**	**20 000**	**10 300**	**41 800**

1) Övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatt (inkl. tunnelbanor)

2) Avseende Västsvenska paketet föreslår Trafikverket att kostnadsökningen kopplat till Västlänken ska fördelas med samma finansieringsprinciper som grundavtalet, vilket innebär att trängselskatt och regional medfinansiering ska finansiera hela paketet inkl. de ökade kostnaderna med 50%.

Intäkter genom infrastrukturavgifter avseende bron över Sundsvallsfjärden, bron över Motalaviken och bron över Skurusundet beräknas till cirka 1,7 miljarder kronor perioden 2026–2037. Intäkterna används för att täcka kapitalkostnaderna för dessa genomförda investeringar.

Lånebehov finns för investeringar som finansieras med trängselskatt

Regeringen anger att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2010–2037 i 2025 års prisnivå. Det finns en osäkerhet kring nivån på planeringsramen vilket bland annat beror på kostnadsökningen i Västsvenska paketet. Detta innebär att en översyn och revidering av planeringsramen behöver göras efter att förslaget till nationell plan är redovisat. Trafikverket avser att återkomma efter den analysen.

För åren 2026–2037 bedöms Trafikverkets lånebehov för vissa väg- och järnvägsinvesteringar som finansieras med trängselskatt uppgå till cirka 18,1 miljarder kronor. Upplåning görs hos Riksgälden. Trafikverket bedömer att behovet av lån fördelas enligt nedanstående tabell. Lån används dels för att täcka produktions-

kostnader, dels för att täcka drift- och administrationskostnader och kapitalkostnader. Amortering av lån görs med framtida trängselskatter.

Tabell 40. Lånebehov under planperioden 2026–2037. Prisnivå 2025. Miljoner kronor.

Objekt	Belopp
Förbifart Stockholm samt övriga objekt som finansieras med trängselskatt	13 500
Västsvenska paketet	4 600
Summa	**18 100**

I planförslaget ingår inga lånefinansierade objekt där lånen återbetalas med infrastrukturavgifter. Utredning pågår dock angående Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård, avseende eventuell lånefinansiering av serviceinfrastruktur. Kapitalkostnaden beräknas återbetalas med avgift. Lån tas via Riksgälden.

Medfinansiering med 23,5 miljarder kronor förutsätts

Medfinansiering innebär att kommuner, regioner och företag bidrar till att finansiera eller delfinansiera statlig infrastruktur. Under planperioden förväntas medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 23,5 miljarder kronor varav 15,4 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor, 4,3 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor samt 3,8 miljarder kronor berör åtgärder i länsplanerna.

I det här sammanhanget räknas inte finansiering från regionala planer som medfinansiering. Medfinansiering genom bidrag utgår från bidragsgivarens nytta och avser i första hand tillägg eller förbättringar i projekt som Trafikverket ändå planerar att genomföra. Möjligheten till medfinansiering och samverkan (inklusive annan parts finansiering av egen infrastruktur) skapas företrädesvis i de fall då staten å ena sidan och kommuner och kommersiella intressen å andra sidan möts vad avser utveckling av noderna i transportsystemet och i tätbebyggda områden. Medfinansieringens syfte är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerar självständigt.

I Trafikverkets förslag ingår bland annat ett antal medfinansieringsobjekt redan från plan 2022–2033 som förutsätter 100 procents medfinansiering. Motiven är ökad möjlighet till exploatering avseende objekt Väröbacka station (Varbergs kommun), att möjliggöra bostadsutvecklingen avseende objekt E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta (Uppsala och Knivsta kommun) samt stadsutveckling längs södra älvstranden avseende objekt Järnvågen med överdäckning av E45 (Göteborgs

stad). Kiruna ny järnvägsstation, alt. Väst (LKAB) förutsätter full finansiering med hänsyn till ersättning av befintlig infrastruktur enligt minerallagen (1991:45).

I förslaget ingår även medfinansieringsobjekt från plan 2022–2033 som förutsätter delvis medfinansiering. Det gäller bland annat:

- Göteborg–Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke med motivering som stadsmiljöutveckling och nya bebyggelseområden i stråket (Västra Götalandsregionen och kommunerna Göteborg, Mölndal, Härryda)
- Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping, alt 2 med motivering som regional utveckling och bättre förutsättningar för omvandling av omkringliggande område (Norrköpings kommun)
- Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet med motivering som anpassning av åtgärden genom att järnvägen går i tunnel genom centrala Sundbyberg (kommunerna Solna och Sundbyberg)
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana med motivering som att öka transportkvalitén för godstrafiken (kommunerna Älmhult, Osby, Olofström och Karlshamn)
- Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm) med motivering som bostadsbyggande (Uppsala kommun)
- E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn med motivering som ökar möjligheterna för bostadsutveckling, minska barriäreffekter och omgivningspåverkan genom att förlägga del av vägen i tunnel genom Glömstadalen (Huddinge kommun).

Det finns även möjlig medfinansiering för de objekt som ligger i senare skede och ska utredas och eventuellt föreslås i samband med kommande byggstarts-rapporteringar.

Sverige kan också ansöka om finansiering av infrastruktur från Nato Security Investment Program (NSIP). Det finansierar uppbyggnad av militär infrastruktur och förmågor som behövs för att Natos försvarsplaner ska kunna genomföras. Medlemsländerna kan ansöka om finansiering för investeringar som bidrar till alliansen som helhet. Investeringarna måste överstiga det nationella behovet och vad som kan förväntas bekostas av ett enskilt medlemsland. Trafikverket har kunskap om behov och brister utifrån militär rörlighet. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade utan i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar ska dock bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ingår därför inte i förslaget till nationell plan.

Förskottering med 1,5 miljarder kronor förväntas

Genom förskottering (lån) från kommuner, regioner eller företag kan byggandet av statlig infrastruktur tidigareläggas, om åtgärderna genomförs enligt den nationella planen för transportinfrastruktur och de regionala transportinfrastrukturplanerna. Under planperioden förväntas medfinansiering genom räntefria lån, så kallad förskottering, med cirka 1,5 miljarder kronor varav 0,7 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 150 miljoner kronor, 0,3 miljarder kronor berör åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 150 miljoner kronor samt 0,5 miljarder kronor berör åtgärder i länsplanerna.

För pågående objekt och objekt som föreslås få byggstarta inom år 1–3 under planperioden ingår inga planerade förskotteringar. Förskotteringar som erhölls före planperioden planeras återbetalas under år 2025.

Goda möjligheter bedöms finnas för EU-finansiering

Trafikverket söker medel från EU för projekt inom TEN-T. Medlen söks ur Fonden för ett sammanlänkat Europa som på engelska heter CEF (Connecting Europe Facility). Dessa medel betalas ut till Riksgälden och tillförs Trafikverket genom ett särskilt anslag. EU anordnar bidragsutlysningar och om Trafikverket har lämpliga projekt som uppfyller utlysningarnas kriterier kan bidrag erhållas.

Det är i nuläget svårt att göra en bedömning av storleken av dessa bidrag, eftersom Trafikverket upprättar ansökningar i konkurrens med andra medlemsländers infrastrukturförvaltare. Vi är också beroende av att lämpliga projekt faller inom ramen för vad som är sökbart. Förslaget till ny CEF-förordning som presenterades av EU-kommissionen i juli 2025 ska förhandlas innan ett antagande, vilket gör att dess inriktning i för Sverige viktiga delar kan komma att ändras. I förslaget är dock budgeten för programperioden 2028–2034 dubblerad jämfört med innevarande programperiod. Dessutom ingår en kraftigt utökad post för projekt inom militär rörlighet, vilket är ett område där Trafikverket vid tidigare utlysningar har haft betydande framgång. CEF väntas därför fortsatt vara en viktig finansieringskälla för Trafikverket och infrastruktur i Sverige, där det bör finnas goda möjligheter till CEF-finansiering motsvarande dagens nivåer under perioden 2026–2037. Den bedömningen utgår från faktorer som reviderad TEN-T-förordning, Natomedlemskapet, beslutad nationell plan med mera.

Inom Trafikverket ses arbetet med EU-finansiering över, särskilt med fokus på utveckling av ansökningsprocessen. I det arbetet ska det genomföras förändringar som gör att Trafikverket är mer samspelt i arbetet med EU-finansiering. Arbetet ska utgå från slutsatser i utredningsarbete riktat mot EU-finansiering som genomfördes 2025. Notera också att enligt nu gällande regler ska slutrapportering ske inom 60 dagar från CEF-projektets slutdatum, vilket är ett kraftigt förkortande jämfört med projekt som startade inom föregående programperiod (fram till 2021) där det gick

att vänta i upp till ett år efter slutdatum innan slutredovisning. Därtill kommer Trafikverkets nyinrättade internationella sekretariat få betydelse i ett fortsatt utvecklingsarbete. Parallellt behöver samverkan ske med Regeringskansliet med målet att utveckla det gemensamma strategiska arbetet med EU-finansieringen inför nästa programperiod.

Medel kan erhållas såväl för objekt i nationell plan som för objekt utanför nationell plan och dessa medel fördelas på olika anslagsposter. Nytt från 2026 är att eventuella EU-bidrag till statlig infrastruktur *inom* nationell plan inte kommer att utöka den ekonomiska ramen, utan anslagen kommer att minskas i motsvarande grad som bidrag erhålls. Erhållna EU-bidrag till objekt *utanför* nationell plan minskar dock inte övriga anslag utan är tekniskt sett att betrakta som tillkommande medel.

12.3 Alternativ finansiering

I direktivet till Trafikverket om nationell plan beskrivs tre större objekt eller geografiska områden där regeringen avser att arbeta vidare med alternativa finansieringsformer. Nedan sammanfattas vår syn på dessa. En utförligare redovisning finns i underlagsrapporten om objekt för offentlig-privat samverkan (Trafikverket 2025:117).

OPS kan vara lämpligt på Malmbanan

Trafikverket ska enligt direktivet arbeta vidare med en finansieringslösning via höjda banavgifter för åtgärder på järnvägen mellan Riksgränsen och Luleå. Trafikverket ska även pröva förutsättningarna för en lämplig utbyggnad av Malmbanan med medverkan från privata aktörer. Trafikverket har en löpande dialog med intressenter och transportörer som utnyttjar Malmbanan på lokal, regional och nationell nivå.

Vår bedömning är att på Malmbanans södra del (Luleå–Boden) kan genomförandet av åtgärder med fördel arrangeras i mer utvecklade former, men sannolikt utan att innefatta finansiering som tillhandahålls uteslutande av den utförande parten, vilket ofta ställer sig dyrt jämfört med statlig finansiering. Om det slutligen går att motivera att införa höjda banavgifter på denna södra bandel för framför allt det tyngsta godstransportsegmentet, skulle detta dock eventuellt kunna vara en finansiell bas för att pröva olika privata finansieringsalternativ.

Trafikverket genomför inom ramen för gällande nationell plan flera åtgärder på Malmbanans norra del (Boden–Riksgränsen). Här kan alternativa genomförandestrukturer tänkas om ytterligare åtgärder ska genomföras. Här är det dock angeläget att först noga analysera vilka åtgärder som är motiverade, från ett verksamhetsperspektiv för de transportköpande företagen och ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Med en tillräckligt stor risktäckning från statens

sida, genom direkta statliga garantier, eller med garantier för ett jämnt kassaflöde till ett bolag som tar på sig att genomföra ett projekt och ett förvaltningsansvar på Malmbanan kan dock med stor sannolikhet mer omfattande åtgärder, som är rimliga och effektiva, genomföras i alternativa former, som OPS.

Sammanfattningsvis förefaller ett fortsatt statligt engagemang i Malmbanan även framöver som det mest sannolika, även om verksamhetsformen och ägarandelen skulle kunna omprövas jämfört med nuvarande situation.

Förhandlingen om Östlig förbindelse

Trafikverket ska enligt direktivet ta fram nödvändiga underlag för Östlig förbindelse i Stockholm. Regeringen gav tidigare under 2025 en förhandlingsperson i uppdrag att genomföra en förhandling som innefattar att klargöra förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholms län (LI2025/00593).

Trafikverket har tagit fram efterfrågat underlag på uppdrag av förhandlingspersonen. Regeringsuppdraget avslutades den 30:e juni 2025, utan att några klargöranden kunde redovisas. Regeringen har den 18 september 2025 beslutat att ge en ny förhandlingsperson i uppdrag att fortsätta arbetet med att omförhandla avtal som rör infrastrukturprojekt i Stockholm. I uppdraget från regeringen ingår även att teckna en avsiktsförklaring som klargör förutsättningarna för genomförande och finansiering av projektet Östlig förbindelse. Uppdraget ska redovisas den 18 november 2025.

Östlig förbindelse ingår inte i förslaget till nationell plan. Trafikverket och Sverigeförhandlingen gjorde under 2016–2017 relativt omfattande analyser av möjligheten och lämpligheten av att genomföra Östlig förbindelse som ett OPS-projekt med brukarfinansiering. Sverigeförhandlingen[45] konstaterade att investeringsobjektet Östlig förbindelse inte uppfyller de prioriteringsgrunder som erfarenheter från Norge redovisat som lämpliga för en OPS. Skälet är bland annat att investeringsvolymen för Östlig förbindelse vida överstiger lämplig storlek samt att projektet ligger i en komplex storstadsmiljö som inte kan avgränsas utan att få oönskade effekter.

Ett antal åtgärder i Öresundsregionen kan finansieras av intäkter från Öresundsbron

Trafikverket ska enligt direktivet föreslå åtgärder lämpliga att finansiera med Öresundsbrons svenska intäkter samt peka på åtgärder som är möjliga att skynda på med dessa medel.

[45] Slutrapport från Sverigeförhandlingen, Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbyggande, SOU 2017:107.

Med Öresundsbrons svenska intäkter menas här mer precist Svedabs utdelningsbara medel. Öresundsregionen har i Trafikverkets utredning definierats som järnvägssystemet i region Skåne, samt för Södra stambanan en större geografi upp mot Alvesta, och för det övergripande vägsystemet primärt de västra delarna av Skåne. Detta infrastruktursystem knyter funktionsmässigt an till Öresundsbron och därmed återförs intäkter från Öresundspassager till åtgärder som kommer dessa resenärer och dessa transportörer till gagn. En viss flexibilitet i definitionen av Öresundsregionen föreslås och istället för att låsa intäkterna till en fast geografi är det viktigt att resonera om funktioner som kan förbättras.

En överslagsmässig beräkning som Svedab redovisat tyder på att det för åren 2032–2050 kan komma att genereras en årlig genomsnittlig utdelning på cirka 1,2–1,4 miljarder kronor i 2024 års penningvärde. Samlat kan det för denna period om 18 år kalkylmässigt finnas omkring 25 miljarder kronor som skulle kunna disponeras för tillkommande åtgärder i transportinfrastrukturen i Öresundsregionen om ägaren staten så beslutar.

Trafikverket föreslår åtgärder som kan finansieras med hjälp av Svedabs utdelningsbara medel. Dialog har skett med Svedab, Öresundsbron, Region Skåne och Handelskammaren. Analyserna av lämpliga åtgärder och dess kostnader behöver i flera fall fördjupas. Förslaget har inte överskridit den enligt uppgift skattade volymen medel som Svedab kan komma att dela ut under perioden. Möjliga åtgärder utöver vad som ingår i förslaget till nationell plan kan vara:

- Trimningsåtgärder E6 (ITS, trafikplatser/ramper, additionskörfält, etc.), cirka 0,5 miljarder kronor
- Förbigångsspår Södra stambanan - paket om fyra åtgärder (Alvesta–Hässleholm och Nässjö–Alvesta), cirka 0,8 miljarder kronor
- Anpassningar för nya och längre tåg (plattformar, signal, etc.), ännu inte kostnadsbedömt
- Skånebanan Attarp–Kristianstad, dubbelspår, cirka 2,5 miljarder kronor
- E65 Skurup–Ystad, 2+2, samt trimningsåtgärder och trafikplatsombyggnader, ännu inte kostnadsbedömt
- E22 Fogdarp–Hörby, ännu inte kostnadsbedömt
- Rv 11 Malmö–Staffanstorp–Dalby, 2+2, ännu inte kostnadsbedömt och ytterligare utredningar behövs.

Förslaget bör som Trafikverket ser det inte låsa förutsättningarna för en eventuell kommande förhandling med olika parter i den svenska delen av Öresundsregionen om lämpliga åtgärder. Regeringen kan om den finner det lämpligt tillsätta en förhandlingsperson för att förhandla fram ett investeringspaket som delfinansieras

via Svedabs utdelningsbara medel över tid. Ett sådant paket bör följa de principer, den geografi och de åtgärdsområden som nämnts ovan. För en fördjupad redovisning hänvisas till Trafikverkets utredning ”Åtgärder möjliga att finansiera via Öresundsbrons svenska intäkter” (Publikationsnummer 2025:124) på Trafikverkets hemsida.

Det finns ytterligare objekt som kan vara lämpliga för alternativ finansiering

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa om vi bedömer att det finns ytterligare objekt som kan lämpa sig för alternativ finansiering och på vilket sätt de skulle kunna hanteras.

Vi konstaterar att det finns ett antal objekt där kompletterande finansiering, exempelvis med banavgifter eller infrastrukturavgifter, har föreslagits av andra aktörer. För några av dessa har aktörerna tagit fram utredningar som beskriver möjliga OPS-upplägg med alternativ finansiering. Sådana objekt är till exempel:

- Stockholm–Oslo 2.55
- Inlandsbanan
- Oslo–Göteborg
- Kringåtgärder Sydostlänken
- Helsingborg–Helsingör
- Botniska korridoren (godsstråket genom Bergslagen, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Malmbanan)
- Upprustning av Västerdalsbanan
- Förbifart Örnsköldsvik
- Dubbelspår Luleå–Boden.

Ovan angivna objekt finns inte med i förslaget till nationell plan. Under arbetets gång har dialog förts med aktörer som arbetar med dessa objekt. Ytterligare dialog och utredningar behöver dock genomföras om det mer i detalj ska undersökas vilka möjligheterna är att realisera dem utan statlig medfinansiering.

Referenser

- Arlandasamordningen. Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet. SOU 14 november 2024.
- Produktivitetskommissionen (2024). *Goda möjligheter till ökat välstånd – Delbetänkande av Produktivitetskommissionen*. SOU 2024:29.
- Riksrevisionen (2025). *Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken*. RiR 2025:11.
- Trafikanalys (2024). *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – Delredovisning*. Rapport 2024:5.
- Trafikverket (2024). *Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*. TRV 2023/70321.
- Trafikverket (2024). *Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter*. TRV 2023/75532.
- Trafikverket (2024). *Prognos för persontrafiken 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267.
- Trafikverket (2024). *Prognos för godstransporter 2045 – Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267.
- Trafikverket (2024). *Trafikverkets flygprognos 2045/2065*. Publikationsnummer: 2024:072.
- Trafikverket (2024). *Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling*. TRV 2022/123008.
- Trafikverket (2024). *Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö*. TRV 2024/115021.
- Trafikverket (2024). *Strategi för rangerbangårdar: underlag för revidering av nationell plan*. TRV 2024/89434.
- Trafikverket (2024). *Digitalisering av sjöfart*. TRV 2023/81676.
- Trafikverket (2024). *Prioriterad utredning Stockholm C och Tomteboda bangård – Delrapport 1*. TRV 2023/41735.
- Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. TRV 2024/40111.

- Trafikverket (2024). *Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda*. TRV 2024/44452
- Trafikverket (2024). *Regeringsuppdrag Delelektrifiering*. TRV 2023/66465.
- Trafikverket (2024). *Åtgärder för att stärka genomförandet av järnvägsunderhåll – på väg mot ökad operativ förmåga*. TRV 2023/90568.
- Trafikverket (2024). *Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland*. TRV 2023/76671.
- Trafikverket (2024). *Uppdrag att analysera och bedöma konsekvenser av förslag för den finansiella styrningen av Trafikverket*. TRV 2022/106118.
- Trafikverket (2024). *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*. TRV 2024/40111.
- Trafikverket (2024). *RAPPORT Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser*. TRV 2023/125568.
- WSP. Konsekvenser av omprövning av infrastrukturobjekt – för regional och kommunal planering. 2025-01-08.

Bilaga 1 – Ekonomisk sammanställning

Här redovisar vi den ekonomiska sammanställningen av planförslaget.

Bilaga 1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
													2026-2037					Total																		
Vidmakthållande									564 000	564 000	598 500	598 500		34 500					34 500			1 367															
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001	Vidmakthållande väg	243 000	243 000	243 000	243 000																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001a	Vidmakthållande större reinvestering väg (>300 mnkr)	40 000	40 000	40 000	40 000																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (investeringskaraktär)	29 500	29 500	29 500	29 500																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (övriga)	11 500	11 500	11 500	11 500																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV004	Statlig medfinansiering av enskilda vägar	30 000	30 000	30 000	30 000																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ001	Vidmakthållande järnväg	143 124	143 124	177 624	177 624		34 500					34 500																	
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ004a	Vidmakthållande större reinvestering järnväg (>300 mnkr)	45 000	45 000	45 000	45 000																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	UHJ005	Vidmakthållande, signalåtgärder	20 000	20 000	20 000	20 000																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR204b	Bidrag till Inlandsbanan	1 876	1 876	1 876	1 876																									
Övrig verksamhet									39 768	39 768	39 808	39 808			40					40		1 367														
				Väg	Hela Landet	Hela landet	SC012	Räntor och amortering för investering, väg	2 513	2 513	2 513	2 513																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA006	Ränta, Avskrivning och Hyra, järnväg	21 844	21 844	21 844	21 844																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR204a	Ersättning till Öresundsbro Konsortiet	5 490	5 490	5 490	5 490																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR203	Forskning och innovation utveckling	7 400	7 400	7 440	7 440			40					40																	
				Luftfart	Hela Landet	Hela landet	LUFT001	Driftbidrag Icke statlig flygplatser (1)	2 520	2 520	2 520	2 520																									
Övriga investeringar									74 695	74 695	80 322	80 322			4 260		1 367			4 260		1 367														
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823	Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) (2)	3 547	3 547	3 547	3 547																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823a	Ultunalänken, kollektivtrafiksatsning (stadsmiljöavtal)	1 148	1 148	2 515	2 515					1 367					1 367															
varav övriga investeringar (<150 mnkr)									70 000	70 000	74 260	74 260			4 260					4 260																
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1820	Trimning / tillgänglighetsåtgärder	30 600	30 600	34 200	34 200			3 600					3 600																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1821	Säkerhetsåtgärder	20 100	20 100	20 700	20 700			600					600																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1822	Miljöåtgärder	16 300	16 300	16 360	16 360			60					60																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR2605	ERTMS, ombordsutrustning	3 000	3 000	3 000	3 000																									
Investeringar i regional plan									60 590	60 590	68 162	68 162	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800																
				Alla	Hela Landet	Hela landet	R-999x	Regionala planer övriga	57 087	57 087	64 659	64 659	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800																	
				Väg	Skåne		SVF1811a	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar), samfinans	242	242	242	242																									
				Järnväg	Skåne	Malmö närområde	SVF1812a	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2, samfinans	94	94	94	94																									
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801a	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, samfinans	1 107	1 107	1 107	1 107																									
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803a	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer, samfinans	321	321	321	321																									
				Järnväg	Stockholm		SVF1802a	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik, samfinans	1 350	1 350	1 350	1 350																									
				Väg	Västra Götaland		SVF1808a	Göteborg, Citybuss Backastråket, samfinans	14	14	14	14																									
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1809a	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans	66	66	66	66																								Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans		
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1806a	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Älvstranden, centrala delen), samf.	308	308	308	308																									
Större investeringar i nationell plan (>150 mnkr)									431 947	662 293	511 799	880 903	22 663	15 303	15 406	4 960	21 520	49 709	59 802	22 189	7 486	49 081												723 664					
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR203	Avslutade namngivna järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	19	19	23	23			4					4															4-TEN-Delvis				

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													2026-2037																								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR200	Avslutade namngivna vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	25	25	25	25																				4-TEN-Delvis				
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR200	Fjärrstyrning av järnväg	30	1 503	30	1 516								13	0	0										1 440	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	TRV011	Kraftförsörjning	2 558	8 054	2 581	8 165				24					101	10										8 165	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1803	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	779	906	779	906																				906	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR202	Nationellt tågledningssystem	181	1 841	181	1 841																				1 789	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1802	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering	8 182	12 342	8 182	12 342																				8 844	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1809	Teletransmissionsanläggning	1 805	4 056	1 984	4 481					179				247	179										4 441	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801b	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel	428	536	428	536																				532	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801a	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)	140	142	140	142																				936	4-TEN-Delvis	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)	5 087	5 186	5 087	5 186								0			30%	4 667	7 260	-	-				FU	ULK	5 153	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
07-Obundna	Pågående		Prio. kat. 3	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2201	Sjöfartsverkets isbryttarflotta	8 300	8 300	8 300	8 300																				4 857	-	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana	JSY1801	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning	61	75	118	143				57				0	69		12%	126	160	198	1,0	0,9	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	163	-	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Blekinge	E22	VSO008a	E22 Björketorp (Ronneby Ö)-Nättraby	1 416	1 473	1 416	1 473											12%	1 296	1 650	902	0,7	0,5	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 353	3-TEN-Överg	-	E22 Ronneby Ö Nättraby	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Blekinge Kronoberg Skåne	(Älmhult) - Olofström	JSY202	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana [6]	6 486	6 654	7 716	7 890			922	182	126			927	182	126	19%	6 391	9 389	-5 337	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plalt	FKS	6 490	-	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	BVST016	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	9	616	9	641									24	1										570	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	JM1812	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	10	222	10	222									0		14%	191	253						BH	FKS	167	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	JM1806	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid [7]	221	325	221	325									0		19%	263	387	1 075	3,3		Förbättring	Lönsam	BH	FKS	312	-	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Dalarna	E16	VM066	E16 Borlänge-Djurås	691	1 012	695	1 029					4				13	4										1 008	-	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E45	VM001	E45 Vattnäs-Trunna	561	621	561	621											20%	499	744	163	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	512	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	XSM300c	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	4 000	15 455	4 000	15 791								0	336		13%	13 738	17 843	-10 030	-0,7	-0,8	Försumbar	Robust olönsam	Plgr	FKS	8 948	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JTR1804i	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	173	173	173	173											30%	156	242	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	E4	VM034	E4 Kongberget-Gnarp	2 597	2 741	2 597	2 741											19%	2 220	3 261	220	0,1	-0,1	Försämring	Nära noll	Plfh	FKS	2 728	1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	JM1808	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder [7]	76	147	76	148									0		9%	134	161	-38	< 0		Försumbar	Olönsam	BH	FKS	125	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Örebro Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	JSM208	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	595	1 066	595	1 066										0										1 066	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Halland	Västkustbanan	BVGB015	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	236	9 078	236	9 916								514	231	93										6 262	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA1801	Halmstad C/bangård	584	621	947	1 023			282	81				302	101	0	20%	819	1 228	511	0,6	0,3	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	1 121	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2206	Väröbacka station [3]			139	150			139					150	0		30%	135	211						ÅVS	Schablon	186	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Markarydsbanan	JVA2222	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	24	31	96	123			28	44				34	57		16%	103	143	934	3,5	3,2	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS	147	-	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JTR1804d	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	406	407	406	407											30%	366	570	-	-				ÅVS	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	Väg	Jämtland	E45	VM051	E45 Rengsjön-Älvros	165	343	165	343																				267	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall								Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ						
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Jönköping	Jönköping gbg - Vaggeryd	JSY1802	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	3 319	3 370	3 712	3 870			200	193				200	300		17%	3 212	4 528	908	0,2	0,0	Förbättring	Lönsam	Flera	FKS	3 443	-	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 40	VSO033	Rv 40 förbi Eksjö	409	446	450	486			41					41			10%	438	535	184	0,5	0,3	Försumbar	Lönsam	Plgr	FKS	420	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	YSY007	Rv 26 Mullsjö - Slättäng, delen Mullsjö-Mon	375	411	375	411											18%	339	483	133	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	294	-	-	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1803	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	936	969	936	969											12%	852	1 085	2 359	2,4	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 054	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSY1807	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	414	444	414	444											13%	386	502	-113	-0,3	-0,4	Försämring	Svårbedömd	Plgr	FKS	415	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSO020	Rv 25 Österleden i Växjö	96	418	127	536			31					117													391	-	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU015b	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	13	1 185	13	1 193								7		1											1 345	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301c	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	242	285	242	285											21%	225	345	-101	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	278	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301f	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning [7]	99	137	99	137											17%	114	159	-39	0,3		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	223	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1801	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	169	189	169	189									0		21%	149	229	241	1,5		Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	205	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Norrbotniabanan	JN2201	Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	14 503	37 638	14 503	37 638											15%	31 992	43 284	-18 809	-0,6	-0,7	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	28 666	1-TEN-ETC	NL AT TL HG HP		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2206	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	205	420	205	420											21%	331	508	-340	-0,9		Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	302	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN1804a	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum [3], [7]	0	0	1 346	1 405			1 346					1 404		0	17%	1 166	1 643	-825	-0,7		Försämring	Olönsam	Plgr	FKS	1 680	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301d	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation	180	210	205	235				25					25		15%	200	270	-204	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	360	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2202	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation [7]	127	136	152	162				25					25		29%	115	208	-84	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	166	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2213	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation [7]	46	50	98	102				51					51		30%	71	132	-1	< 0		Förbättring	Osäker lönsamhet	BH	FKS	156	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2212	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation [7]	70	75	126	131				57					57		30%	92	171	-42	< 0		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	BH	FKS	135	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Norrbotten	763	XSN300	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	4 753	5 341	7 361	8 372					2 607			14	9	3 007											4 781	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN209	E10, Avvakko–Lappeasuando	461	694	461	694										0											785	1-TEN-ETC	MS			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN206	E10, Morjärv - Svartbyn (etapp 1)	854	963	854	963											17%	800	1 127	-674	-0,8		Försumbar	Robust olönsam	BH	FKS	947	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan	JSY1810	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	608	668	824	898			211		4			226		5	15%	763	1 032	-45	-0,1	-0,2	Försumbar	Nära noll	Plbmp	FKS	1 270	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1812	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	229	258	229	258											16%	216	299	359	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	485	1-TEN-ETC	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1825a	Hässleholm-Lund, två nya spår	3 341	32 308	3 341	32 308											30%	29 078	45 232	-22 132	-0,8	-0,9	Försumbar	Robust olönsam	ÅVS	ULK	34 597	1-TEN-ETC	TL	Hässleholm-Lund, del av nya stambanor	SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSOR2606	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder	151	151	302	302					151				151		30%	272	423	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK046	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd	62	1 275	62	1 275																						1 163	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		VSY201	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	58	199	58	217								11	1	7											239	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK042	E22 Trafikplats Ideon [7]	340	454	355	485			16					31		0				-	-		Förbättring	Lönsam	BH	ULK	477	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK038	E22 Trafikplats Lund S	174	590	174	593										3											385	3-TEN-Överg	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSY202	E22 Fjälkinge–Gualöv	22	655	22	667										12											525	3-TEN-Överg	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E65	VSK050	E65 Svedala-Börringe	647	701	647	701											9%	638	764	1 089	1,8	1,6	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	641	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH001	Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	82	695	82	2 722										2 027											2 734	-	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1802	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	5	382	10	621			4					216		22											423	-	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST204	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	1 154	5 145	9 901	35 541	6 836	558			1 353	14 877	1 401			14 118											35 541	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH004	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	342	577	342	3 747										3 170											3 747	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1805	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	143	1 725	143	1 727										1											908	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	BVST014	Tomteboda-Kallhäll, ökad kapacitet	15 158	31 763	17 034	33 838			1 875					1 877		197											28 408	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH003	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	245	417	245	796										379											796	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1811	Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	37	193	37	194									1											303	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	JST201	Hagalund, bangårdsombyggnad	241	403	241	408								5			30%	367	571	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	FU	Schablon	392	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JST1810	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	159	240	159	240																				226	-	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JTR1804f	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg	313	313	313	313											30%	282	439	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Sjöfart	Stockholm	511	XST301	Farled Södertälje-Landsort	366	406	366	429									23		15%	365	493	225	0,6	0,4	Förbättring	Lönsam	Plbmp	FKS	413	-	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E20	VST003	E20 Norra Länken	100	7 870	124	8 914					24	50			8	986										8 877	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4	VST001	E4 Förbifart Stockholm	2 096	9 804	13 557	58 076	1 361	10 100				9 932	38 213	0		126											41 023	1-TEN-ETC	NL			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	VST005	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	19 502	21 887	20 299	23 582	141	45	611			268	726	646	55		16%	19 738	27 426	-199	0,0		Försumbar	Nära noll	Plfh	FKS	18 775	3-TEN-Överg	NL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001ba	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning [6]	594	1 332	594	1 332											16%	1 115	1 549	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	BH	FKS	2 375	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001bb	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	926	1 004	926	1 004											15%	854	1 155	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plbmp	FKS	724	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1809	Högsjö västra, förbigångsspår	285	329	285	329											16%	277	382	746	2,1	1,7	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	296	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1810	Katrineholm, förbigångsspår [6]	264	346	264	346											14%	298	395	-58	< 0		Försämring	Olönsam	By	FKS	297	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Södermanland	Rv 56	VMN142	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Räta linjen	45	581	45	581										0											553	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Södermanland Västmanland Stockholm	901	SJOV004	Södertälje Sluss, Mälaren	573	4 952	573	5 443								375	117											5 039	2-TEN-Stom	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JSO201	Uppsala, Plankorsningar	7	273	149	526					142					253											668	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Uppsala	Dalabanan	JO1802	Heby Mötesspår	207	246	207	246									0		20%	197	295	363	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	195	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JO1807	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	15 603	16 310	16 431	17 161			770	59				787	59	6	20%	13 729	20 593	-10 841	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	16 316	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	E4	VO2271	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta [3]			303	318			303					318			30%	286	446	-	-			Osäker lönsamhet	ÅVS	Schablon	319	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Uppsala Västmanland	Rv 56	VO1802	Rv 56 Sala - Heby 2+1 [7]	188	249	266	326			6	72				6	72		17%	271	380	600	1,4			Lönsam	Plgr	FKS	330	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA204	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	55	1 168	55	1 193								25		0											700	1-TEN-ETC	TL HP			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JTR1804g	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	117	117	117	117											30%	105	163	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Godsstråket genom Bergslagen	JTR1804h	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg	131	131	131	131											30%	118	183	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Värmland	E45	YVA003b	E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs	259	282	259	283									1		14%	243	322	-4	0,0	-0,2	Försumbar	Nära noll - endast bedömd	BH	FKS	276	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001b	Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg	289	2 539	289	2 679								71	4	65											1 524	1-TEN-ETC	NL TL HG HP			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001a	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg [7]	17 250	20 760	17 250	21 008								0	248		14%	18 067	23 949	-	-0,7		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	18 567	1-TEN-ETC	NL TL HG HP		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1803	E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering [7]	583	754	583	760									6		20%	608	912	-	-		Försämring	Lönsam	BH	FKS	639	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1804	E4 Broänge-Daglösten mötesseparering	424	464	424	466									2		17%	387	545	184	0,4		Försämring	Lönsam	Plgr	FKS	508	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1805	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering	459	487	459	490									3		17%	407	573	53	0,1	-0,1	Försumbar	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	425	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	JSM215	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C – Kubikenborg [7]	647	877	647	877											17%	728	1 026	-	-0,8		Försumbar	Olönsam	Plgr	FKS	909	1-TEN-ETC	TL HP	Sundsvall C-Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland		BVGV007	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	934	1 174	934	1 174										0	12%	1 033	1 315	-	-		Förbättring	Svårbedömd	BH	FKS	1 173	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JM2209	Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	58	70	127	140				69					70		30%	126	195	1 781	10,5	7,8	Förbättring	Lönsam	FU	Schablon	148	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JM1807	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg [7]	377	488	377	489									1		30%	342	636	-217	< 0			Olönsam	BH	FKS	399	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JTR1804j	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	149	201	149	201											30%	181	281	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland Jämtland	Mittbanan	JM1814	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder [7]	83	133	83	133											30%	93	172	-46	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	217	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Västmanland	E18	XSO302	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	18	1 353	18	1 353																				1 405	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	BVGB009	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning.	294	2 531	294	2 536								5												2 413	2-TEN-Stom	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119	Västsvenska paketet järnväg	4 345	25 828	10 822	53 105	1 877	4 600				8 621	17 321	1 215		119										22 643	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	JVA1808	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje	354	864	354	864																				873	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår		
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	JVA1808b	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen	703	849	722	868				19					19		15%	738	998	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	961	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	JVA200d	Göteborg-Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	40 493	53 313	44 742	58 791			4 002	247				5 229	249		17%	48 796	68 785	-47 966	-1,0	-1,0	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	58 754	1-TEN-ETC	AT TL	Göteborg-Borås, del av nya stambanor	SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Västra Götaland	161	SVA1801	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled [7]	2 018	2 080	3 540	4 176			244		1 277			244		1 852	16%	3 508	4 845	543	0,1			Lönsam	Plfh	FKS	2 578	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Sjöfart	Västra Götaland	955	XVA300	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	7 315	8 179	7 315	8 184									5		17%	6 793	9 575	-1 548	-0,2		Förbättring	Olönsam	Plbmp	FKS	7 289	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E6	VVA012A	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	1 550	2 370	2 531	3 795			147	90	745			240	131	1 053										2 896	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119b	Västsvenska paketet väg	3 274	9 547	7 127	17 762	3 853					6 249	193	1 698	0	76										17 972	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1816	E45 Tösse-Åmål	161	355	167	362			6					6	1											290	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA204	E20 Förbi Mariestad	1 277	2 090	1 277	2 252								163												2 185	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA015	E20 Götene - Mariestad	974	1 132	1 147	1 607			173					475		0										1 664	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1889	Järnvågen med överdäckning av E45 [3]		0	103	326			103					326											BH	Schablon	276	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall											
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																		
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland Örebro	Västra stambanan	JTR1804e	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg	199	200	199	200											30%	180	280	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	BVST030c	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	4 645	6 191	4 645	6 191										0											5 592	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO1801	Laxå, bangårdsombyggnad	449	546	449	546									0		15%	464	628	705	1,8	1,3	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	399	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Örebro Östergötland	Rv 50	VMN096	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	1 150	1 215	1 150	1 215											30%	850	1 579	706	0,6	0,2	Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	963	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JO1811	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	89 516	106 878	92 906	110 278			3 390					3 390	4	6											110 278	1-TEN-ETC	NL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Östergötland	E22	VSO004	E22 Förbi Söderköping [7]	1 945	2 168	2 016	2 239			59	12				59	12		19%	1 813	2 664	4 748	2,1		Försumbar	Lönsam	BH	FKS	1 993	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
Riskreserv enligt direktiv	Övrigt		-	Alla	Hela landet	Hela landet	TTR2601	Riskreserv 10% på namngivna inv	39 268	39 268	39 268	39 268																								
					varav																															
					- ERTMS införande och utveckling inklusive signal [5]				32 097	69 250	32 112	69 312			14					42	20												75 614				
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA002	ERTMS utveckling	696	6 164	696	6 212								27	20											5 619	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2209	ERTMS vidareutveckling	8 029	8 238	8 029	8 238														-	-				Annan U	FKS	8 647	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping	1 103	4 722	1 103	4 722											25%	3 541	5 902						Flera	FKS	10 878	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001a	ERTMS, TC Malmö	7 817	13 175	7 817	13 175											25%	9 881	16 469						Flera	FKS	12 771	4-TEN-Delvis	ER			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR201	ERTMS, TC Göteborg	2 109	7 421	2 109	7 421											25%	5 566	9 276	-	-				Flera	FKS	10 686	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2213	ERTMS, TC Stockholm Gävle	5 154	12 981	5 154	12 981											25%	9 736	16 226	-	-				Flera	FKS	14 385	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU014	ERTMS, Nord, Malmbanan	2 773	7 904	2 773	7 904											15%	6 719	9 090						Flera	FKS	5 568	1-TEN-ETC	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Hela landet	JTR2212	ERTMS, TC Boden Ånge	1 032	2 611	1 032	2 611											25%	1 959	3 264	-	-				Flera	FKS	7 060	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	Övrigt		Prio. kat. 2	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning	3 385	6 033	3 399	6 048			14					14												4-TEN-Delvis	ER			
					- Storstadsförhandling				12 592	14 391	39 828	49 143	8 596		78	3 503	15 060	9 711		93	4 136	20 812											49 071					
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Skåne		SVF1816	Spårväg Lund C - ESS	25	84		1 066					-25				298	684											714	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1815	Helsingborg cykelobjekt	6	43	15	145					9					102											330	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1814	Helsingborg, Kollektivtrafik	88	198	148	389					60					191											406	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1817	Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	51	53	202	213					152					159											204	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1813	Malmö cykelobjekt	145	180	582	720					437					540											732	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1811	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	1 385	1 688	2 859	3 933				242	1 232				329	1 917											4 010	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	SVF1812	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	159	173	331	378			78	94				93	112											255	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm		SVF1804	Hagalund, tunnelbanestation	96	224	657	1 546					562					1 322											1 343	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm		SVF1805	Stockholm, cykelobjekt	138	157	386	585					248					428											580	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	4 932	4 932	14 780	16 337	5 062			1 107	3 679	5 934			1 107	4 364											16 496	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	1 966	1 966	8 982	9 426	2 687			321	4 008	2 836			393	4 231											9 450	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm		SVF1802	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	1 238	1 238	5 162	5 505	847			1 350	1 727	941			1 351	1 975											5 540	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1810	Göteborg cykelobjekt	53	74	218	296					166					223											300	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1808	Göteborg, Citybuss Backastråket	111	195	227	457				14	101				37	226											478	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1809	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	347	380	840	912				66	426				75	458											919	-	-	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)		
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1806	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	1 855	2 808	4 438	7 233				308	2 276				434	3 991											7 314	-	-			
					- objekt i tidigt skede under utredning [8]				28 111		28 511	33 597			400				1 949	681	261	362											8 077					

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2620	Utredningar för namngivna järnvägsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	16 129		16 229				100					100																
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2620	Utredningar för namngivna sjöfartsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	1 160		1 160																								
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR2620	Utredningar för namngivna vägobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	10 822		11 122				300					300																
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2201c	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered - Lund				1 094												30%	985	1 532	1 230	1,0	0,5	Försumbar	Svårbedömd	Annan U	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2207	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår				247									59		30%	222	346	626	2,5	1,6	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVR2601	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår				146											30%	131	204	270	1,7	1,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Jämtland	Mittbanan	JM1815	Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder				225											30%	202	315	240	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	FU	Schablon	382	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1802	E4 Trafikplats Ekhagen				689											30%	620	964	1 268	2,2	1,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26, 40	VSYR2602	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp				428											30%	385	599	606	1,7	0,9	Förbättring	Robust lönsam	Annan U	ULK		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kalmar	Kust till kustbanan	JSYR2601	Kalmar C, spår och plattformar				263											30%	237	369	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	E22	YSY004	E22 Förbi Bergkvara				674											19%	546	803	33	0,1	-0,1	Försumbar	Nära noll	Plalt	FKS	574	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	Rv 25	VSY2203	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten				158								53			30%	142	221	360	2,6	1,6	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	155	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1820	Alvesta, triangelspår				360											30%	324	504	401	0,9	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK	357	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1802	Luleå C ombyggnad av persontangård (etapp 2)				392											30%	353	549	-21	-0,1	-0,5	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon	415	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2203	Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton				289											30%	260	404	408	1,9	0,9	Försumbar	Robust lönsam	FU	ULK	501	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2204	Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton				298											30%	269	418	18	0,1	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	ULK	309	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSY2207	Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår				85											30%	76	119	-16	-0,2	-0,4	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2209	Malmö C, fler plattformsspår				201											30%	181	281	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2220	Malmö C - Österv ärn, dubbelspår				222											30%	199	310	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2208	Malmö bangård, planskild spårkorsning				959											30%	863	1 342	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra stambanan	JSY2206	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår				264											30%	237	369	117	0,4	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan/Väst kustbanan	JSY2214	Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder				797											30%	717	1 116	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	AT		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Ystadbanan	JSY2216	Ystadbanan, Skurup-Rydsgård, dubbelspår				671									202		30%	604	939	912	1,3	0,7	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Västkustbanan	JSOR2612	Maria - Helsingborg, utredning				190																						1-TEN-ETC	-			
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E4	VSOR2605	E4 Trafikplats Ättekulla				219								147			30%	197	307	381	2,1	1,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E6	VSY2202	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält				482											30%	434	675	782	2,0	1,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne Kronoberg	Södra Stambanan	JSY2217	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår				176											30%	158	246	161	0,7	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1803	Märsta station och bangårdsombyggnad				1 421										287	30%	1 279	1 989	853	0,7	0,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Ostkustbanan	JST2205	Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering				608											30%	548	852	6 500	11,6	8,1	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206a	Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård				4 154						1 949					30%	3 739	5 816	-	-		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E18	VST001d	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 281								11			17%	1 063	1 499	2 752	2,6	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	919	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VST2207	E20 trafikplats Hovsjö				290								70		76	30%	261	405	53	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon	288	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST001e	E4 trafikplats Glädjen- trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 082											30%	974	1 515	1 468	1,6	0,8	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST2204	E4 trafikplats Häggvik-trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				623											30%	561	872	6 010	11,6	8,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001c	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 338											19%	1 084	1 592	1 815	1,6	0,8	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VOR2602	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken				454											30%	408	635	398	1,1	0,4	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Uppsala	Mälaren/Rv 55	JO1806	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro				1 179											30%	1 061	1 650	106	3,1	-0,8	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK	1 104	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	Ostkustbanan	JMR2608	Knivsta plankorsning				305											30%	274	427	-205	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA2217	Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår				827											30%	744	1 157	774	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Värmland/Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA2227	Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår				102											30%	92	143	49	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1803	SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår				658											30%	592	921	1 096	1,7	0,9	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1801	E4 förbifart Skellefteå				2 439									1		18%	2 000	2 879	1 761	0,9	0,6	Försämring	Robust lönsam	Plalt	FKS	1 854	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA1805	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen				193											30%	173	270	1 391	6,0	4,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	243	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA1810	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet				587											30%	528	821	82	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon	976	2-TEN-Stom	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA2201a	Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille				4 523											30%	4 071	6 332	1 991	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1806a	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1				1 158											30%	1 043	1 622	900	0,9	0,3	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2606	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv				486											30%	438	681	675	1,2	0,6	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2605	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv				361											30%	325	506	428	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
	Summa Planeringsram								1 171 000	1 401 346	1 298 591	1 667 694	23 665	52 573	23 506	4 960	22 888	50 710	97 072	30 289	7 486	50 448															
Namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen med 10 procent									39 268												39	57														
										39 268		54 887							785	274	380	1 489		36 674	56 916												
			Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning för objekt med +10% utökad medel [4]		2 099		5 777																					4-TEN-Delvis	ER			
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2601	Sjöfartsverkets isbrytare, två nya		8 300		8 300																					-	-			
			Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E16	VM2212	E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering		166		166											30%	149	232	26	0,2	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JM2205	Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl Ockelbo bangård		1 449		1 449											30%	1 304	2 029	-946	-0,7	-0,9	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	Rv 56	YM001	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Räta linjen [4]		1 420		1 434											30%	1 291	2 008	410	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 26	VVA1808	Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg		534		534											30%	481	748	494	1,0	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 25	VVA2604	Väg 25 Halmstad - Simlångsdalen, 2+1		691		691											30%	621	967	130	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSYR2601	Rv 26 Smålandsstenar - Isberga		256		256											30%	230	358	33	0,1	-0,2	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1822	Älmhults bangård, kapacitet		277		277											30%	249	387	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2601	Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		123		123											30%	111	172	66	0,4	0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2603	Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår		142		142											30%	128	198	123	0,8	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSY2201	Rv 25 Norreden i Växjö inkl. trafikplats		705		759								27	27		30%	683	1 062	280	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2602	Blädinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		170		170											30%	153	238	47	0,2	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2604	Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår		90		90											30%	81	126	161	1,3	0,8	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2211a	SgöN Boden-Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken		907		907											16%	762	1 052	-910	<-1	-1,1	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	FKS		1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JNR2605	Luleå resecentrum, statlig medfinansiering		640		1 289										650	30%	1 160	1 805	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JOR2602	Östertälje-Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar		249		249											30%	224	348	311	1,4	0,7	Försämring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST2207	Årstabergs bytespunkt		737		1 009									247	25	30%	908	1 413	-50	-0,1	-0,4	Förbättring	Nära noll	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206	Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm [4]		7 767		16 742											30%	15 068	23 439	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Södermanland	E20	VO2209	E20 Trafikplats Gröndal - Eskilstuna 2+2		1 064		1 064											30%	957	1 489	411	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2208	SgöN Umeå C förlängning plattform		138		138											30%	124	193	14	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN012	E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering [4]		558		562									1		30%	506	786	217	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E12	VN1810	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering		502		502											30%	452	703	221	0,5	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN2202	E4 Grimsmark-Broänge mötesseparering [4]		648		650											30%	585	910	162	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VNR2603	E4 Anumark-Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg		443		443											30%	398	620	2	0,0	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	PS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2603	Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering		88		203										115	30%	183	285	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2604	Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering		332		752										420	30%	677	1 053	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E4	VM1804	E4 Förbi Örnsköldsvik [4]		1 610		2 710								785	248	61		30%	2 439	3 795	922	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JNR2601	Mittbanan Stöde-Nedansjö, ny mötesstation		179		179											30%	161	251	90	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E14	VM1801	E14 Blåberget-Matfors [4]		506		523									4		30%	470	732	99	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E14	VM2605	E14 Stöde-Matfors,mitträckesseparering		512		512											30%	461	717	90	0,2	-0,2	Försämring	Nära noll	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västmanland	Mälarbanan	JO2204	Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår		245		245											30%	220	342	66	0,2	-0,1	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E6/Rv40	VVA2208	Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet		334		334											30%	301	468	2 160	7,7	5,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbana n	JVA2601	Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet		477		477											30%	430	668	-410	-0,9	-1,0	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	JVR2603	Västra stambanan, Sävenäs persontangård, omloppsnära uppställningsspår		135		135											30%	121	189	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E6.20	VVR2602	E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl framtidssäkring		2 216		2 216											30%	1 994	3 102	625	0,3	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Västra Götaland	Farled 955	SVR2601	Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar		1 390		1 611										221	30%	1 450	2 256	608	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Mälarbanan	JO2206	Hovsta, Förbigångsspår		124		124											30%	112	174	52	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JO2209	Örebro C förlängda plattformslängder		364		364											30%	327	509	388	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO2203	Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet		425		425											30%	383	595	187	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JMR2606	Frövi, kapacitetshöjande åtgärder [4]		171		268									39	57	30%	241	375	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	FU	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Södra stambanan	JSYR2603	Boxholm nedspår, förbigångsspår		86		86											30%	78	121	-74	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	

(1): I redovisade driftbidrag till icke statliga flygplatser ingår inte beredskapsflygplatser och flygtrafiktjänster.
(2): Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) avser åtgärder med bundna avtal varav Ultunalänken med större totalkostnad redovisas för sig.
(3): Förutsätter full finansiering av andra aktörer
(4): Indikation för behovet under planperioden handlar om del av finansiering. NNK baseras på hela totalkostnaden inklusive tillkommande finansiering.
(5): Omfördelning av medel för ERTMS utgår från "masterplan för signal". Här ingår även särredovisning av signalåtgärder från berörda namngivna objekt.
(6): Samlad effektbedömning (SEB) och kalkylsammanställning till redovisad totalkostnad kompletteras senare.
(7): Samlad effektbedömning (SEB) utgår från tidigare förutsättning innan april 2024.
(8): Behov under planperioden som belastar objekt för utredningar för namngivna investeringsobjekt handlar om del av finansiering eller endast utredning.

Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

TRAFIKVERKET.PUBLIKATIONSNUMMER:2025:111.ISBN:978-91-8045-477-3.PRODUKTION:TRAFIKVERKET.TRYCKERI:ÅTTA45TRYCKERIAB.FOTOOMSLAG:ANDERSANDERSSON,JOHNÉRBILDBYRÅ.

Bilaga 1 Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
													2026-2037					Total																		
Vidmakthållande									564 000	564 000	598 500	598 500		34 500					34 500			1 367															
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001	Vidmakthållande väg	243 000	243 000	243 000	243 000																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV001a	Vidmakthållande större reinvestering väg (>300 mnkr)	40 000	40 000	40 000	40 000																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (investeringskaraktär)	29 500	29 500	29 500	29 500																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV003	Vidmakthållande bärighet (övriga)	11 500	11 500	11 500	11 500																									
				Väg	Hela Landet	Hela landet	UHV004	Statlig medfinansiering av enskilda vägar	30 000	30 000	30 000	30 000																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ001	Vidmakthållande järnväg	143 124	143 124	177 624	177 624		34 500					34 500																	
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	UHJ004a	Vidmakthållande större reinvestering järnväg (>300 mnkr)	45 000	45 000	45 000	45 000																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	UHJ005	Vidmakthållande, signalåtgärder	20 000	20 000	20 000	20 000																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR204b	Bidrag till Inlandsbanan	1 876	1 876	1 876	1 876																									
Övrig verksamhet									39 768	39 768	39 808	39 808			40					40		1 367														
				Väg	Hela Landet	Hela landet	SC012	Räntor och amortering för investering, väg	2 513	2 513	2 513	2 513																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA006	Ränta, Avskrivning och Hyra, järnväg	21 844	21 844	21 844	21 844																									
				Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR204a	Ersättning till Öresundsbro Konsortiet	5 490	5 490	5 490	5 490																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR203	Forskning och innovation utveckling	7 400	7 400	7 440	7 440			40					40																	
				Luftfart	Hela Landet	Hela landet	LUFT001	Driftbidrag Icke statlig flygplatser (1)	2 520	2 520	2 520	2 520																									
Övriga investeringar									74 695	74 695	80 322	80 322			4 260		1 367			4 260		1 367														
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823	Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) (2)	3 547	3 547	3 547	3 547																									
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1823a	Ultunalänken, kollektivtrafiksatsning (stadsmiljöavtal)	1 148	1 148	2 515	2 515					1 367					1 367															
varav övriga investeringar (<150 mnkr)									70 000	70 000	74 260	74 260			4 260					4 260																
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1820	Trimning / tillgänglighetsåtgärder	30 600	30 600	34 200	34 200			3 600					3 600																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1821	Säkerhetsåtgärder	20 100	20 100	20 700	20 700			600					600																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	TTR1822	Miljöåtgärder	16 300	16 300	16 360	16 360			60					60																	
				Alla	Hela Landet	Hela landet	JTR2605	ERTMS, ombordsutrustning	3 000	3 000	3 000	3 000																									
Investeringar i regional plan									60 590	60 590	68 162	68 162	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800																
				Alla	Hela Landet	Hela landet	R-999x	Regionala planer övriga	57 087	57 087	64 659	64 659	1 002	2 770	3 800			1 002	2 770	3 800																	
				Väg	Skåne		SVF1811a	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar), samfinans	242	242	242	242																									
				Järnväg	Skåne	Malmö närområde	SVF1812a	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2, samfinans	94	94	94	94																									
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801a	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, samfinans	1 107	1 107	1 107	1 107																									
				Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803a	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer, samfinans	321	321	321	321																									
				Järnväg	Stockholm		SVF1802a	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik, samfinans	1 350	1 350	1 350	1 350																									
				Väg	Västra Götaland		SVF1808a	Göteborg, Citybuss Backastråket, samfinans	14	14	14	14																									
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1809a	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans	66	66	66	66																								Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans		
				Järnväg	Västra Götaland		SVF1806a	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Älvstranden, centrala delen), samf.	308	308	308	308																									
Större investeringar i nationell plan (>150 mnkr)									431 947	662 293	511 799	880 903	22 663	15 303	15 406	4 960	21 520	49 709	59 802	22 189	7 486	49 081												723 664					
04-Avslut med smärre reståtgärder/k ostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR203	Avslutade namngivna järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	19	19	23	23			4					4															4-TEN-Delvis				

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													2026-2037																								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR200	Avslutade namngivna vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	25	25	25	25																				4-TEN-Delvis				
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR200	Fjärrstyrning av järnväg	30	1 503	30	1 516								13	0	0										1 440	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	TRV011	Kraftförsörjning	2 558	8 054	2 581	8 165				24					101	10										8 165	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1803	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	779	906	779	906																				906	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR202	Nationellt tågledningssystem	181	1 841	181	1 841																				1 789	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1802	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifisering	8 182	12 342	8 182	12 342																				8 844	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR1809	Teletransmissionsanläggning	1 805	4 056	1 984	4 481					179				247	179										4 441	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801b	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel	428	536	428	536																				532	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801a	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)	140	142	140	142																				936	4-TEN-Delvis	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	VTR1801	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)	5 087	5 186	5 087	5 186								0			30%	4 667	7 260	-	-				FU	ULK	5 153	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
07-Obundna	Pågående		Prio. kat. 3	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2201	Sjöfartsverkets isbryttarflotta	8 300	8 300	8 300	8 300																				4 857	-	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana	JSY1801	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning	61	75	118	143				57				0	69		12%	126	160	198	1,0	0,9	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	163	-	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Blekinge	E22	VSO008a	E22 Björketorp (Ronneby Ö)-Nättraby	1 416	1 473	1 416	1 473											12%	1 296	1 650	902	0,7	0,5	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 353	3-TEN-Överg	-	E22 Ronneby Ö Nättraby	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Blekinge Kronoberg Skåne	(Älmhult) - Olofström	JSY202	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana [6]	6 486	6 654	7 716	7 890			922	182	126			927	182	126	19%	6 391	9 389	-5 337	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plalt	FKS	6 490	-	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	BVST016	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	9	616	9	641									24	1										570	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	JM1812	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	10	222	10	222									0		14%	191	253						BH	FKS	167	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	JM1806	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid [7]	221	325	221	325									0		19%	263	387	1 075	3,3		Förbättring	Lönsam	BH	FKS	312	-	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Dalarna	E16	VM066	E16 Borlänge-Djurås	691	1 012	695	1 029					4				13	4										1 008	-	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E45	VM001	E45 Vattnäs-Trunna	561	621	561	621											20%	499	744	163	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	512	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	XSM300c	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	4 000	15 455	4 000	15 791								0	336		13%	13 738	17 843	-10 030	-0,7	-0,8	Försumbar	Robust olönsam	Plgr	FKS	8 948	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JTR1804i	LTS; Norra stambanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	173	173	173	173											30%	156	242	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	E4	VM034	E4 Kongberget-Gnarp	2 597	2 741	2 597	2 741											19%	2 220	3 261	220	0,1	-0,1	Försämring	Nära noll	Plfh	FKS	2 728	1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	JM1808	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder [7]	76	147	76	148									0		9%	134	161	-38	< 0		Försumbar	Olönsam	BH	FKS	125	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Gävleborg Örebro Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	JSM208	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	595	1 066	595	1 066										0										1 066	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Halland	Västkustbanan	BVGB015	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	236	9 078	236	9 916								514	231	93										6 262	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA1801	Halmstad C/bangård	584	621	947	1 023			282	81				302	101	0	20%	819	1 228	511	0,6	0,3	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	1 121	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2206	Väröbacka station [3]			139	150			139					150	0		30%	135	211						ÅVS	Schablon	186	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Markarydsbanan	JVA2222	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	24	31	96	123			28	44				34	57		16%	103	143	934	3,5	3,2	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS	147	-	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JTR1804d	LTS; Västkustbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	406	407	406	407											30%	366	570	-	-				ÅVS	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	Väg	Jämtland	E45	VM051	E45 Rengsjön-Älvros	165	343	165	343																				267	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall								Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ						
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Jönköping	Jönköping gbg - Vaggeryd	JSY1802	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	3 319	3 370	3 712	3 870			200	193				200	300		17%	3 212	4 528	908	0,2	0,0	Förbättring	Lönsam	Flera	FKS	3 443	-	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 40	VSO033	Rv 40 förbi Eksjö	409	446	450	486			41					41			10%	438	535	184	0,5	0,3	Försumbar	Lönsam	Plgr	FKS	420	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	YSY007	Rv 26 Mullsjö - Slättäng, delen Mullsjö-Mon	375	411	375	411											18%	339	483	133	0,3	0,1	Försämring	Lönsam	BH	FKS	294	-	-	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1803	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	936	969	936	969											12%	852	1 085	2 359	2,4	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	1 054	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSY1807	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd	414	444	414	444											13%	386	502	-113	-0,3	-0,4	Försämring	Svårbedömd	Plgr	FKS	415	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSO020	Rv 25 Österleden i Växjö	96	418	127	536			31					117													391	-	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU015b	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	13	1 185	13	1 193								7		1											1 345	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301c	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	242	285	242	285											21%	225	345	-101	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	278	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301f	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning [7]	99	137	99	137											17%	114	159	-39	0,3		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	223	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1801	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	169	189	169	189									0		21%	149	229	241	1,5		Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	205	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Norrbotniabanan	JN2201	Norrbotniabanan Skellefteå - Luleå ny järnväg	14 503	37 638	14 503	37 638											15%	31 992	43 284	-18 809	-0,6	-0,7	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	28 666	1-TEN-ETC	NL AT TL HG HP		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2206	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	205	420	205	420											21%	331	508	-340	-0,9		Förbättring	Robust olönsam	BH	FKS	302	1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN1804a	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum [3], [7]	0	0	1 346	1 405			1 346					1 404		0	17%	1 166	1 643	-825	-0,7		Försämring	Olönsam	Plgr	FKS	1 680	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	XSN301d	Malmbanan Murjek förlängning av mötesstation	180	210	205	235				25					25		15%	200	270	-204	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	360	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2202	Malmbanan Harrträsk, förlängning av mötesstation [7]	127	136	152	162				25					25		29%	115	208	-84	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	166	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2213	Malmbanan Näsberg, förlängning av mötesstation [7]	46	50	98	102				51					51		30%	71	132	-1	< 0		Förbättring	Osäker lönsamhet	BH	FKS	156	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2212	Malmbanan Nuortikon, förlängning av mötesstation [7]	70	75	126	131				57					57		30%	92	171	-42	< 0		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	BH	FKS	135	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Norrbotten	763	XSN300	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	4 753	5 341	7 361	8 372					2 607			14	9	3 007											4 781	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN209	E10, Avvakko–Lappeasuando	461	694	461	694										0											785	1-TEN-ETC	MS			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Norrbotten	E10	VSN206	E10, Morjärv - Svartbyn (etapp 1)	854	963	854	963											17%	800	1 127	-674	-0,8		Försumbar	Robust olönsam	BH	FKS	947	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan	JSY1810	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet	608	668	824	898			211		4			226		5	15%	763	1 032	-45	-0,1	-0,2	Försumbar	Nära noll	Plbmp	FKS	1 270	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1812	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	229	258	229	258											16%	216	299	359	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	485	1-TEN-ETC	AT TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	JSY1825a	Hässleholm-Lund, två nya spår	3 341	32 308	3 341	32 308											30%	29 078	45 232	-22 132	-0,8	-0,9	Försumbar	Robust olönsam	ÅVS	ULK	34 597	1-TEN-ETC	TL	Hässleholm-Lund, del av nya stambanor	SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSOR2606	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder	151	151	302	302					151				151		30%	272	423	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK046	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd	62	1 275	62	1 275																						1 163	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		VSY201	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	58	199	58	217								11	1	7											239	4-TEN-Delvis	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK042	E22 Trafikplats Ideon [7]	340	454	355	485			16					31		0				-	-		Förbättring	Lönsam	BH	ULK	477	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSK038	E22 Trafikplats Lund S	174	590	174	593										3											385	3-TEN-Överg	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Skåne	E22	VSY202	E22 Fjälkinge–Gualöv	22	655	22	667										12											525	3-TEN-Överg	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E65	VSK050	E65 Svedala-Börringe	647	701	647	701											9%	638	764	1 089	1,8	1,6	Försämring	Robust lönsam	Plgr	FKS	641	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH001	Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	82	695	82	2 722										2 027											2 734	-	-			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1802	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	5	382	10	621			4					216		22											423	-	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST204	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	1 154	5 145	9 901	35 541	6 836	558			1 353	14 877	1 401			14 118											35 541	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH004	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	342	577	342	3 747										3 170											3 747	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1805	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	143	1 725	143	1 727										1											908	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	BVST014	Tomteboda-Kallhäll, ökad kapacitet	15 158	31 763	17 034	33 838			1 875					1 877		197											28 408	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	BVTH003	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	245	417	245	796										379											796	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1811	Årstaberg-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	37	193	37	194									1											303	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	JST201	Hagalund, bangårdsombyggnad	241	403	241	408								5			30%	367	571	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	FU	Schablon	392	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JST1810	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	159	240	159	240																				226	-	-			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JTR1804f	LTS; Västra stambanan (Södertälje–Katrineholm), framkomlighet för 750 m långa godståg	313	313	313	313											30%	282	439	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Sjöfart	Stockholm	511	XST301	Farled Södertälje-Landsort	366	406	366	429									23		15%	365	493	225	0,6	0,4	Förbättring	Lönsam	Plbmp	FKS	413	-	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E20	VST003	E20 Norra Länken	100	7 870	124	8 914					24	50			8	986										8 877	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4	VST001	E4 Förbifart Stockholm	2 096	9 804	13 557	58 076	1 361	10 100				9 932	38 213	0		126											41 023	1-TEN-ETC	NL			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	VST005	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	19 502	21 887	20 299	23 582	141	45	611			268	726	646	55		16%	19 738	27 426	-199	0,0		Försumbar	Nära noll	Plfh	FKS	18 775	3-TEN-Överg	NL		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001ba	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Fittja–Vårby, Kapacitetsförstärkning [6]	594	1 332	594	1 332											16%	1 115	1 549	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	BH	FKS	2 375	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001bb	E4/E20 Hallunda-Vårby, delen Hallunda–Fittja, Kap. till följd av Förbifart Stockholm	926	1 004	926	1 004											15%	854	1 155	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plbmp	FKS	724	1-TEN-ETC	-	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1809	Högsjö västra, förbigångsspår	285	329	285	329											16%	277	382	746	2,1	1,7	Försumbar	Robust lönsam	Plgr	FKS	296	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	JO1810	Katrineholm, förbigångsspår [6]	264	346	264	346											14%	298	395	-58	< 0		Försämring	Olönsam	By	FKS	297	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Södermanland	Rv 56	VMN142	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Räta linjen	45	581	45	581										0											553	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Södermanland Västmanland Stockholm	901	SJOV004	Södertälje Sluss, Mälaren	573	4 952	573	5 443								375	117											5 039	2-TEN-Stom	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JSO201	Uppsala, Plankorsningar	7	273	149	526					142					253											668	1-TEN-ETC	-			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Uppsala	Dalabanan	JO1802	Heby Mötesspår	207	246	207	246									0		20%	197	295	363	1,4	1,0	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	195	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	JO1807	Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	15 603	16 310	16 431	17 161			770	59				787	59	6	20%	13 729	20 593	-10 841	-0,7	-0,8	Förbättring	Robust olönsam	Plgr	FKS	16 316	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	E4	VO2271	E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta [3]			303	318			303					318			30%	286	446	-	-			Osäker lönsamhet	ÅVS	Schablon	319	1-TEN-ETC	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Uppsala Västmanland	Rv 56	VO1802	Rv 56 Sala - Heby 2+1 [7]	188	249	266	326			6	72				6	72		17%	271	380	600	1,4			Lönsam	Plgr	FKS	330	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA204	Laxå – Arvika, ökad kapacitet	55	1 168	55	1 193								25		0											700	1-TEN-ETC	TL HP			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JTR1804g	LTS; Värmlandsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	117	117	117	117											30%	105	163	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram									Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Värmland	Godsstråket genom Bergslagen	JTR1804h	LTS; Godsstråket genom Bergslagen, framkomlighet för 750 m långa godståg	131	131	131	131											30%	118	183	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Värmland	E45	YVA003b	E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs	259	282	259	283									1		14%	243	322	-4	0,0	-0,2	Försumbar	Nära noll - endast bedömd	BH	FKS	276	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001b	Norrbotniabanan Umeå-Dåva ny järnväg	289	2 539	289	2 679								71	4	65											1 524	1-TEN-ETC	NL TL HG HP			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	YSN001a	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg [7]	17 250	20 760	17 250	21 008								0	248		14%	18 067	23 949	-	-0,7		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	18 567	1-TEN-ETC	NL TL HG HP		SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1803	E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering [7]	583	754	583	760									6		20%	608	912	-	-		Försämring	Lönsam	BH	FKS	639	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	SEB-PM
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Väg	Västerbotten	E4	VN1804	E4 Broänge-Daglösten mötesseparering	424	464	424	466									2		17%	387	545	184	0,4		Försämring	Lönsam	Plgr	FKS	508	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1805	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering	459	487	459	490									3		17%	407	573	53	0,1	-0,1	Försumbar	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	425	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	JSM215	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad, etappen Sundsvall C – Kubikenborg [7]	647	877	647	877											17%	728	1 026	-	-0,8		Försumbar	Olönsam	Plgr	FKS	909	1-TEN-ETC	TL HP	Sundsvall C-Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	SEB.pdf	SEB-PM
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland		BVGV007	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	934	1 174	934	1 174										0	12%	1 033	1 315	-	-		Förbättring	Svårbedömd	BH	FKS	1 173	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JM2209	Ådalsbanan, Västeraspby vändslinga	58	70	127	140				69					70		30%	126	195	1 781	10,5	7,8	Förbättring	Lönsam	FU	Schablon	148	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JM1807	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg [7]	377	488	377	489									1		30%	342	636	-217	< 0			Olönsam	BH	FKS	399	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	JTR1804j	LTS; Ådalsbanan, framkomlighet för 750 m långa godståg	149	201	149	201											30%	181	281	-	-				ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västernorrland Jämtland	Mittbanan	JM1814	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder [7]	83	133	83	133											30%	93	172	-46	< 0		Förbättring	Olönsam	BH	FKS	217	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Väg	Västmanland	E18	XSO302	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	18	1 353	18	1 353																				1 405	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	BVGB009	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning.	294	2 531	294	2 536								5												2 413	2-TEN-Stom	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119	Västsvenska paketet järnväg	4 345	25 828	10 822	53 105	1 877	4 600				8 621	17 321	1 215		119										22 643	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	JVA1808	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Lärje	354	864	354	864																				873	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår		
08-Obundna med nya förutsättningar	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan Västkustbanan	JVA1808b	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår, delen Pilekrogen	703	849	722	868				19					19		15%	738	998	-	-	-	Förbättring	Lönsam - endast bedömd	Plgr	FKS	961	1-TEN-ETC	-	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår	SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	JVA200d	Göteborg-Borås, Ny järnväg och Bibana Mölnlycke	40 493	53 313	44 742	58 791			4 002	247				5 229	249		17%	48 796	68 785	-47 966	-1,0	-1,0	Försumbar	Robust olönsam	Plalt	FKS	58 754	1-TEN-ETC	AT TL	Göteborg-Borås, del av nya stambanor	SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Sjöfart	Västra Götaland	161	SVA1801	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled [7]	2 018	2 080	3 540	4 176			244		1 277			244		1 852	16%	3 508	4 845	543	0,1			Lönsam	Plfh	FKS	2 578	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 3	Sjöfart	Västra Götaland	955	XVA300	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	7 315	8 179	7 315	8 184									5		17%	6 793	9 575	-1 548	-0,2		Förbättring	Olönsam	Plbmp	FKS	7 289	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E6	VVA012A	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	1 550	2 370	2 531	3 795			147	90	745			240	131	1 053										2 896	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	VVA119b	Västsvenska paketet väg	3 274	9 547	7 127	17 762	3 853					6 249	193	1 698	0	76										17 972	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1816	E45 Tösse-Åmål	161	355	167	362			6					6	1											290	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA204	E20 Förbi Mariestad	1 277	2 090	1 277	2 252								163												2 185	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E20	VVA015	E20 Götene - Mariestad	974	1 132	1 147	1 607			173					475		0										1 664	3-TEN-Överg	-			
05-Pågående	Övrig-100% medf.		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1889	Järnvågen med överdäckning av E45 [3]		0	103	326			103					326											BH	Schablon	276	3-TEN-Överg	-			

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall											
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%	Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																		
08-Obundna med nya förutsättningar	2032-2037	Planering	Prio. kat. 2	Järnväg	Västra Götaland Örebro	Västra stambanan	JTR1804e	LTS; Västra stambanan (Laxå–Alingsås), framkomlighet för 750 m långa godståg	199	200	199	200											30%	180	280	-	-				ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	TL	LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg, etapp 1 - etapp 3	SEB.pdf	SystemS
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	BVST030c	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	4 645	6 191	4 645	6 191										0											5 592	1-TEN-ETC	TL			
07-Obundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO1801	Laxå, bangårdsombyggnad	449	546	449	546									0		15%	464	628	705	1,8	1,3	Förbättring	Robust lönsam	Plgr	FKS	399	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 4	Väg	Örebro Östergötland	Rv 50	VMN096	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	1 150	1 215	1 150	1 215											30%	850	1 579	706	0,6	0,2	Försumbar	Robust lönsam	BH	FKS	963	-	-		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JO1811	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, alt 2	89 516	106 878	92 906	110 278			3 390					3 390	4	6											110 278	1-TEN-ETC	NL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Östergötland	E22	VSO004	E22 Förbi Söderköping [7]	1 945	2 168	2 016	2 239			59	12				59	12		19%	1 813	2 664	4 748	2,1		Försumbar	Lönsam	BH	FKS	1 993	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	SEB-PM
Riskreserv enligt direktiv	Övrigt		-	Alla	Hela landet	Hela landet	TTR2601	Riskreserv 10% på namngivna inv	39 268	39 268	39 268	39 268																								
					varav																															
					- ERTMS införande och utveckling inklusive signal [5]				32 097	69 250	32 112	69 312			14					42	20												75 614				
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA002	ERTMS utveckling	696	6 164	696	6 212								27	20											5 619	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Utveckling		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2209	ERTMS vidareutveckling	8 029	8 238	8 029	8 238														-	-				Annan U	FKS	8 647	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping	1 103	4 722	1 103	4 722											25%	3 541	5 902						Flera	FKS	10 878	4-TEN-Delvis	ER			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	BVNA001a	ERTMS, TC Malmö	7 817	13 175	7 817	13 175											25%	9 881	16 469						Flera	FKS	12 771	4-TEN-Delvis	ER			
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR201	ERTMS, TC Göteborg	2 109	7 421	2 109	7 421											25%	5 566	9 276	-	-				Flera	FKS	10 686	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
06-Bundna	2026-2028	Byggstart	Prio. kat. 1	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2213	ERTMS, TC Stockholm Gävle	5 154	12 981	5 154	12 981											25%	9 736	16 226	-	-				Flera	FKS	14 385	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	BVLU014	ERTMS, Nord, Malmbanan	2 773	7 904	2 773	7 904											15%	6 719	9 090						Flera	FKS	5 568	1-TEN-ETC	ER			
07-Obundna	2029-2031	Förberedelse för byggstart	Prio. kat. 2	Järnväg	Norrbotten	Hela landet	JTR2212	ERTMS, TC Boden Ånge	1 032	2 611	1 032	2 611											25%	1 959	3 264	-	-				Flera	FKS	7 060	4-TEN-Delvis	ER		SEB.pdf	
08-Obundna med nya förutsättningar	Övrigt		Prio. kat. 2	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning	3 385	6 033	3 399	6 048			14					14												4-TEN-Delvis	ER			
					- Storstadsförhandling				12 592	14 391	39 828	49 143	8 596		78	3 503	15 060	9 711		93	4 136	20 812											49 071					
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik		Prio. kat. 1	Järnväg	Skåne		SVF1816	Spårväg Lund C - ESS	25	84		1 066					-25				298	684											714	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1815	Helsingborg cykelobjekt	6	43	15	145					9					102											330	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1814	Helsingborg, Kollektivtrafik	88	198	148	389					60					191											406	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1817	Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	51	53	202	213					152					159											204	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1813	Malmö cykelobjekt	145	180	582	720					437					540											732	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Skåne		SVF1811	Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX-och EL-bussar)	1 385	1 688	2 859	3 933				242	1 232				329	1 917											4 010	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	SVF1812	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	159	173	331	378			78	94				93	112											255	1-TEN-ETC	TL			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Stockholm		SVF1804	Hagalund, tunnelbanestation	96	224	657	1 546					562					1 322											1 343	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Stockholm		SVF1805	Stockholm, cykelobjekt	138	157	386	585					248					428											580	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1801	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	4 932	4 932	14 780	16 337	5 062			1 107	3 679	5 934			1 107	4 364											16 496	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	SVF1803	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	1 966	1 966	8 982	9 426	2 687			321	4 008	2 836			393	4 231											9 450	-	-			
06-Bundna	Ej pågående		Prio. kat. 2	Järnväg	Stockholm		SVF1802	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	1 238	1 238	5 162	5 505	847			1 350	1 727	941			1 351	1 975											5 540	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1810	Göteborg cykelobjekt	53	74	218	296					166					223											300	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Väg	Västra Götaland		SVF1808	Göteborg, Citybuss Backastråket	111	195	227	457				14	101				37	226											478	-	-			
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1809	Göteborg, Spårväg och citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	347	380	840	912				66	426				75	458											919	-	-	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)		
05-Pågående	Pågående		Prio. kat. 1	Järnväg	Västra Götaland		SVF1806	Göteborg, Spårväg Brunnsbo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	1 855	2 808	4 438	7 233				308	2 276				434	3 991											7 314	-	-			
					- objekt i tidigt skede under utredning [8]				28 111		28 511	33 597			400				1 949	681	261	362											8 077					

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2620	Utredningar för namngivna järnvägsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	16 129		16 229				100					100																
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2620	Utredningar för namngivna sjöfartsobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	1 160		1 160																								
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Hela Landet	Hela landet	VTR2620	Utredningar för namngivna vägobjekt i beslutad plan (tidigt skede)	10 822		11 122				300					300																
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2201c	Befintliga banor, hastighetsh. 250 km/h Öxnered - Lund				1 094												30%	985	1 532	1 230	1,0	0,5	Försumbar	Svårbedömd	Annan U	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVA2207	Västkustbanan, Halmstad C, kapacitet (del 2), uppställningsspår				247									59		30%	222	346	626	2,5	1,6	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Halland	Västkustbanan	JVR2601	Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår				146											30%	131	204	270	1,7	1,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Jämtland	Mittbanan	JM1815	Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder				225											30%	202	315	240	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	FU	Schablon	382	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	E4	VSY1802	E4 Trafikplats Ekhagen				689											30%	620	964	1 268	2,2	1,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26, 40	VSYR2602	Rv 26,40 Trafikplats Hedenstorp				428											30%	385	599	606	1,7	0,9	Förbättring	Robust lönsam	Annan U	ULK		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kalmar	Kust till kustbanan	JSYR2601	Kalmar C, spår och plattformar				263											30%	237	369	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	E22	YSY004	E22 Förbi Bergkvara				674											19%	546	803	33	0,1	-0,1	Försumbar	Nära noll	Plalt	FKS	574	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Kalmar	Rv 25	VSY2203	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten				158								53			30%	142	221	360	2,6	1,6	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	155	-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1820	Alvesta, triangelspår				360											30%	324	504	401	0,9	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK	357	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1802	Luleå C ombyggnad av persontangård (etapp 2)				392											30%	353	549	-21	-0,1	-0,5	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon	415	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2203	Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton				289											30%	260	404	408	1,9	0,9	Försumbar	Robust lönsam	FU	ULK	501	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	JN2204	Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton				298											30%	269	418	18	0,1	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	ULK	309	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	JSY2207	Teckomatorp-Kävlinge, mötesspår				85											30%	76	119	-16	-0,2	-0,4	Förbättring	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2209	Malmö C, fler plattformsspår				201											30%	181	281	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2220	Malmö C - Österv ärn, dubbelspår				222											30%	199	310	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	JSY2208	Malmö bangård, planskild spårkorsning				959											30%	863	1 342	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Södra stambanan	JSY2206	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår				264											30%	237	369	117	0,4	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Skånebanan/Väst kustbanan	JSY2214	Helsingborg C-Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder				797											30%	717	1 116	-	-	-	Förbättring	Länsam - endast bedömd	ÅVS	Schablon		2-TEN-Stom	AT		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Ystadbanan	JSY2216	Ystadbanan, Skurup-Rydsgård, dubbelspår				671									202		30%	604	939	912	1,3	0,7	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne	Västkustbanan	JSOR2612	Maria - Helsingborg, utredning				190																						1-TEN-ETC	-			
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E4	VSOR2605	E4 Trafikplats Ättekulla				219								147			30%	197	307	381	2,1	1,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Skåne	E6	VSY2202	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält				482											30%	434	675	782	2,0	1,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Skåne Kronoberg	Södra Stambanan	JSY2217	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår				176											30%	158	246	161	0,7	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST1803	Märsta station och bangårdsombyggnad				1 421										287	30%	1 279	1 989	853	0,7	0,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Ostkustbanan	JST2205	Ostkustbanan Solna-Skavstaby, Signaloptimering				608											30%	548	852	6 500	11,6	8,1	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206a	Stockholm C och Tomteboda bangård, delen Tomteboda bangård				4 154						1 949					30%	3 739	5 816	-	-		Förbättring	Olönsam - endast bedömd	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E18	VST001d	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 281								11			17%	1 063	1 499	2 752	2,6	2,1	Förbättring	Robust lönsam	Plbmp	FKS	919	3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VST2207	E20 trafikplats Hovsjö				290								70		76	30%	261	405	53	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon	288	1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST001e	E4 trafikplats Glädjen- trafikplats Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 082											30%	974	1 515	1 468	1,6	0,8	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%									
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																				
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4	VST2204	E4 trafikplats Häggvik-trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				623											30%	561	872	6 010	11,6	8,0	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E4/E20	VST001c	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm				1 338											19%	1 084	1 592	1 815	1,6	0,8	Förbättring	Lönsam	Plgr	FKS		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Stockholm	E20	VOR2602	Väg 75, Brandbekämpningssystem i Södra länken				454											30%	408	635	398	1,1	0,4	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Sjöfart	Uppsala	Mälaren/Rv 55	JO1806	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro				1 179											30%	1 061	1 650	106	3,1	-0,8	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK	1 104	2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Uppsala	Ostkustbanan	JMR2608	Knivsta plankorsning				305											30%	274	427	-205	-0,8	-0,9	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	JVA2217	Värmlandsbanan, Kil-Charlottenberg, mötesspår				827											30%	744	1 157	774	0,9	0,4	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Värmland/Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA2227	Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår				102											30%	92	143	49	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN1803	SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår				658											30%	592	921	1 096	1,7	0,9	Försumbar	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN1801	E4 förbifart Skellefteå				2 439									1		18%	2 000	2 879	1 761	0,9	0,6	Försämring	Robust lönsam	Plalt	FKS	1 854	1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan	JVA1805	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen				193											30%	173	270	1 391	6,0	4,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon	243	1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
07-Obundna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA1810	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet				587											30%	528	821	82	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon	976	2-TEN-Stom	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	JVA2201a	Göteborg-Alingsås, högre kap., etapp Olskroken-Partille				4 523											30%	4 071	6 332	1 991	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E45	VVA1806a	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1				1 158											30%	1 043	1 622	900	0,9	0,3	Försämring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2606	Ostlänken, Uppställningsspår Linköping, följdinv				486											30%	438	681	675	1,2	0,6	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
10-NTP nya namngivna	Utredning	Utredning	Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	JSYR2605	Ostlänken, Uppställningsspår Norrköping, följdinv				361											30%	325	506	428	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
	Summa Planeringsram								1 171 000	1 401 346	1 298 591	1 667 694	23 665	52 573	23 506	4 960	22 888	50 710	97 072	30 289	7 486	50 448															
Namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen med 10 procent									39 268												39	57														
										39 268		54 887							785	274	380	1 489		36 674	56 916												
			Prio. kat. 4	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	JTR2603	Signalkostnadernas särredovisning för objekt med +10% utökad medel [4]		2 099		5 777																					4-TEN-Delvis	ER			
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Hela Landet	Hela landet	STR2601	Sjöfartsverkets isbrytare, två nya		8 300		8 300																					-	-			
			Prio. kat. 4	Väg	Dalarna	E16	VM2212	E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering		166		166											30%	149	232	26	0,2	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	JM2205	Ockelbo-Mo grindar dubbelspår, inkl Ockelbo bangård		1 449		1 449											30%	1 304	2 029	-946	-0,7	-0,9	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Gävleborg	Rv 56	YM001	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Räta linjen [4]		1 420		1 434											30%	1 291	2 008	410	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam	ÅVS	ULK		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 26	VVA1808	Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg		534		534											30%	481	748	494	1,0	0,4	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Halland	Rv 25	VVA2604	Väg 25 Halmstad - Simlångsdalen, 2+1		691		691											30%	621	967	130	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Jönköping	Rv 26	VSYR2601	Rv 26 Smålandsstenar - Isberga		256		256											30%	230	358	33	0,1	-0,2	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	JSY1822	Älmhults bangård, kapacitet		277		277											30%	249	387	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2601	Mölleryd (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		123		123											30%	111	172	66	0,4	0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2603	Grevaryd (N-Alvesta), förbigångsspår		142		142											30%	128	198	123	0,8	0,3	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Kronoberg	Rv 25	VSY2201	Rv 25 Norreden i Växjö inkl. trafikplats		705		759								27	27		30%	683	1 062	280	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2602	Blädinge (Alvesta-Hässleholm), förbigångsspår		170		170											30%	153	238	47	0,2	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Kronoberg	Södra stambanan	JSOR2604	Moheda uppspår (N-Alvesta), förbigångsspår		90		90											30%	81	126	161	1,3	0,8	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2211a	SgöN Boden-Luleå dubbelspår, etapp Gammelstad-Notviken		907		907											16%	762	1 052	-910	<-1	-1,1	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	FKS		1-TEN-ETC	TL HP		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	JNR2605	Luleå resecentrum, statlig medfinansiering		640		1 289										650	30%	1 160	1 805	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	

Belopp i mnkr - Fastpris 202502 från år 2026

Kategori	Byggstart status	Fasindelning i Planerings-process	prioriterings-kategori	Trafik-slag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt ID	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Tillkommande finansieringar utöver planeringsram										Osäkerhetsintervall kostnad			Lönsamhet och osäkerhetsintervall			Ej beräknade effekter	Samhällsekon. Lönsamhet	Kalkyl-Skede	Kalkyl-typ	Total objektkostnad enligt plan 2022-2033 (prisnivå 2025)	TEN-T tillhörighet	Bidrag till TEN-T-krav	Objektbenämning i plan 2022-2033	Länkar SEB	System SEB / PM SEB
													Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Trängselskatt anslag	Lån/ Trängselsk. o infra.avgift	Medfinans	Samfinans övr.	Extern del	Osäkerhet (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)	NNV	NNK	NNK 85%								
									2026-2037	Total	2026-2037	Total	2026-2037					Total																			
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	JOR2602	Östertälje-Flemingsberg, hastighetshöjande kurvrätningar		249		249											30%	224	348	311	1,4	0,7	Försämring	Robust lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	JST2207	Årstabergs bytespunkt		737		1 009									247	25	30%	908	1 413	-50	-0,1	-0,4	Förbättring	Nära noll	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Stockholm	Mälarbanan	JST2206	Stockholm C och Tomteboda bangård, kapacitet mm [4]		7 767		16 742											30%	15 068	23 439	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Södermanland	E20	VO2209	E20 Trafikplats Gröndal - Eskilstuna 2+2		1 064		1 064											30%	957	1 489	411	0,5	0,0	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	JN2208	SgöN Umeå C förlängning plattform		138		138											30%	124	193	14	0,1	-0,2	Förbättring	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN012	E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering [4]		558		562									1		30%	506	786	217	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E12	VN1810	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering		502		502											30%	452	703	221	0,5	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VN2202	E4 Grimsmark-Broänge mötesseparering [4]		648		650											30%	585	910	162	0,3	-0,1	Försämring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	MS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västerbotten	E4	VNR2603	E4 Anumark-Täfteböle, trafikplats samt gång- och cykelväg		443		443											30%	398	620	2	0,0	-0,3	Försumbar	Nära noll	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	PS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2603	Norrbotniabanan, Robertsfors resecentrum, statlig medfinansiering		88		203										115	30%	183	285	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västerbotten	Norrbotniabanan	JNR2604	Norrbotniabanan, Skellefteå resecentrum, statlig medfinansiering		332		752										420	30%	677	1 053	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	Annan U	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E4	VM1804	E4 Förbi Örnsköldsvik [4]		1 610		2 710								785	248	61		30%	2 439	3 795	922	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	MS PS		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västernorrland	Mittbanan	JNR2601	Mittbanan Stöde-Nedansjö, ny mötesstation		179		179											30%	161	251	90	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E14	VM1801	E14 Blåberget-Matfors [4]		506		523									4		30%	470	732	99	0,2	-0,2	Försämring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västernorrland	E14	VM2605	E14 Stöde-Matfors,mitträckesseparering		512		512											30%	461	717	90	0,2	-0,2	Försämring	Nära noll	ÅVS	Schablon		3-TEN-Överg	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västmanland	Mälarbanan	JO2204	Arboga - Jädersbruk, Dubbelspår		245		245											30%	220	342	66	0,2	-0,1	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E6/Rv40	VVA2208	Väg E6/väg 40 Kallebäcksmotet, kapacitet och tillgänglighet		334		334											30%	301	468	2 160	7,7	5,2	Förbättring	Robust lönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbana n	JVA2601	Norge-Vänerbanan, Kornsjö-Skälebol, högre kapacitet		477		477											30%	430	668	-410	-0,9	-1,0	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	JVR2603	Västra stambanan, Sävenäs persontangård, omloppsnära uppställningsspår		135		135											30%	121	189	-	-	-	Förbättring	Lönsam - enda	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Väg	Västra Götaland	E6.20	VVR2602	E6.20 Västerleden, delsträcka Metrobuss, inkl framtidssäkring		2 216		2 216											30%	1 994	3 102	625	0,3	-0,1	Förbättring	Lönsam	ÅVS	Schablon		-	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Sjöfart	Västra Götaland	Farled 955	SVR2601	Slussarna i Trollhättan, följdinvesteringar		1 390		1 611										221	30%	1 450	2 256	608	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		2-TEN-Stom	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Mälarbanan	JO2206	Hovsta, Förbigångsspår		124		124											30%	112	174	52	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JO2209	Örebro C förlängda plattformslängder		364		364											30%	327	509	388	1,1	0,5	Förbättring	Robust lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	-		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	JO2203	Värmlandsbanans anslutning till Västra stambanan, högre kapacitet		425		425											30%	383	595	187	0,4	0,0	Försumbar	Lönsam	FU	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	JMR2606	Frövi, kapacitetshöjande åtgärder [4]		171		268									39	57	30%	241	375	-	-	-	Förbättring	Svårbedömd	FU	ULK		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	
			Prio. kat. 4	Järnväg	Östergötland	Södra stambanan	JSYR2603	Boxholm nedspår, förbigångsspår		86		86											30%	78	121	-74	-0,6	-0,7	Förbättring	Robust olönsam	ÅVS	Schablon		1-TEN-ETC	TL		SEB.pdf	

(1): I redovisade driftbidrag till icke statliga flygplatser ingår inte beredskapsflygplatser och flygtrafiktjänster.
(2): Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) avser åtgärder med bundna avtal varav Ultunalänken med större totalkostnad redovisas för sig.
(3): Förutsätter full finansiering av andra aktörer
(4): Indikation för behovet under planperioden handlar om del av finansiering. NNK baseras på hela totalkostnaden inklusive tillkommande finansiering.
(5): Omfördelning av medel för ERTMS utgår från "masterplan för signal". Här ingår även särredovisning av signalåtgärder från berörda namngivna objekt.
(6): Samlad effektbedömning (SEB) och kalkylsammanställning till redovisad totalkostnad kompletteras senare.
(7): Samlad effektbedömning (SEB) utgår från tidigare förutsättning innan april 2024.
(8): Behov under planperioden som belastar objekt för utredningar för namngivna investeringsobjekt handlar om del av finansiering eller endast utredning.

§ 150

Dnr KS-2025-00407 1.9.1

Svar på remiss av förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta att lämna yttrande enligt framtaget förslag, ärendets bilaga 1.

Sammanfattning

Energimyndigheten har tagit fram förslag till sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft. Förslaget har skickats på remiss till Länsstyrelsen i Kronobergs län för synpunkter på sektorsbeskrivningen och de kriterier som ligger till grund för förslagen till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft. Energimyndigheten önskar att länsstyrelsen även samlar in och samordnar kommunernas eventuella synpunkter. Alvesta kommun har därför fått möjlighet att lämna synpunkter till Länsstyrelsen senast den 28 november 2025.

Ett förslag till yttrande från Alvesta kommun finns framtaget och finns som bilaga till detta ärende. Alvestas svar hanterar enbart delen som rör landbaserad vindkraft.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-04

Bilaga 1 - Förslag på yttrande, 2025-11-04

Sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk, 2025-10-25

Metod och resultat, 2025-10-25

Remissmissiv från Länsstyrelsen i Kronoberg, 2025-10-21

Remissmissiv från Energimyndigheten, 2025-09-25 (med länk till remissen)

Remiss av förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att lämna yttrande enligt framtaget förslag, ärendets bilaga 1.

Sammanfattning

Energimyndigheten har tagit fram förslag till sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft. Förslaget har skickats på remiss till Länsstyrelsen i Kronobergs län för synpunkter på sektorsbeskrivningen och de kriterier som ligger till grund för förslagen till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft. Energimyndigheten önskar att länsstyrelsen även samlar in och samordnar kommunernas eventuella synpunkter. Alvesta kommun har därför fått möjlighet att lämna synpunkter till Länsstyrelsen senast den 28 november 2025.

Ett förslag till yttrande från Alvesta kommun finns framtaget och finns som bilaga till detta ärende. Alvestas svar hanterar enbart delen som rör landbaserad vindkraft.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-04

Bilaga 1 - Förslag på yttrande, 2025-11-04

Sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk, 2025-10-25

Metod och resultat, 2025-10-25

Remissmissiv från Länsstyrelsen i Kronoberg, 2025-10-21

Remissmissiv från Energimyndigheten, 2025-09-25 (med länk till remissen)

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Therese Lindström
Planchef

Beslutet skickas till

Länsstyrelsen i Kronobergs län

Länsstyrelsens ärendenummer: 5584-2025
lansstyrelsen@kronoberg.se

Alvesta kommuns svar på remiss av förslag till riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft

Alvesta kommuns svar hanterar enbart delen som berör landbaserad vindkraft.

Energimyndigheten nämner i sitt underlag till utpekade områden att den största anledningen till att nya vindkraftsprojekteringar avslås är det kommunala vetot och lyfter fram att det statliga mark- och vattenanspråket i form av riksintresseutpekande kan spela en viktig roll för att kommunerna i god tid kan förhålla sig till och bearbeta områdena i sin översiktsplanering. Alvesta kommun anser att planeringsmetoden bör vara omvänd. Det är kommunen som har den bästa kännedomen om hur mark- och vattenområden används i kommunen och de utpekade områdena i den aktualiserade översiktsplanen bör ligga till grund för energimyndighetens riksintresseutpekanden.

Den metod energimyndigheten nu använt gör att kommunen i praktiken inte bör utveckla områden för bostäder eller besöksnäringen inom 800 meter från det föreslagna riksintresset. Detta trots att varken någon tillstyrkan eller någon utredning ligger till grund för områdena. Något underlag kopplat till hur utveckling av verksamhetsmark och befintlig verksamhetsmark påverkas av föreslaget finns inte i underlaget. Ett utpekande som riksintresse behöver bygga på ett bredare utredningsunderlag för att vara aktuellt.

Lokaliseringsutredningar för respektive område behöver analysera påverkan på de tre hållbarhetsdimensionerna ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet samt en analys hur det påverkar aktuell kommuns möjlighet till utveckling. Ett exempel är att ett riksintresseområde för vindkraft är utpekat utan konsekvensanalys 800 meter från Huseby bruk som är byggnadsminne och i området finns även Husebymaden som är naturreservat.

Att markera ut riksintresseområden för vindkraft påverkar kommunernas möjlighet till boendeutveckling samt utveckling inom besöksnäringen. Förslagen som presenteras nu bygger på den redan bebyggda miljön och innehåller ingen metod för hur detta påverkar respektive kommuns möjlighet till utveckling inom övriga områden. Att redan i ett riksintresse peka ut ett respektavstånd är att ge falska förhoppningar för bolagen.

Alvesta kommun föreslår att energimyndigheten istället bör peka ut området som har goda vindförhållanden och att materialet används av kommunerna i översiktsplaneringen för att kunna förespråka områden lämpliga för vindkraftsbolag att utreda vidare. Att utan dialog med vare sig kommun eller fastighetsägare föreslå områden gör det svårt att få en acceptans för de områden som nu presenteras.

Den sammantagna arean av föreslagna vindkraftsområden och solcellsparker börjar bli markant i Alvesta kommun. Kommunen anser därför att det ska ställas krav på hybridparker där det planeras vindkraft.

Alvesta kommun ställer sig frågande till varför inte befintliga parker är med som riksintressen för att långsiktigt trygga markens användning.

Kommunen anser att metoden i sin helhet bör ändras men kommenterar ytterligare brister om den fortsatt kommer användas. Fritidshus ska jämställas med bostadshus då användningen kan ändras utan någon plan- eller bygglovsprövning. Bostäder som hamnar med en nästan full cirkel runt sig behöver behandlas separat då det i praktiken kan blir en större påverkan av att ha vindkraftverk från flera håll.

Alvesta kommun är i en pågående process med framtagande av en ny översiktsplan. Några riksintresseanspråk för vindkraft inom Alvesta kommun bör inte vara föreslagna innan översiktsplanen är antagen.

En bättre beskrivning av respektive område behövs för att förstå vikten av att hålla marken för vindkraft istället för att utveckla eller bibehålla andra värden för mark- och vattenområden.

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.

Från: Alvesta Kommun Funktionsbrevlåda
Skickat: den 21 oktober 2025 15:49
Till: Kommunstyrelsen Funktionsbrevlåda
Ämne: VB: Remiss av förslag till riksintresseanspråk för havs- och landbaserad vindkraft

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Från: Nilsson Karin G <karin.g.nilsson@lansstyrelsen.se>
Skickat: den 21 oktober 2025 14:53
Till: Alvesta Kommun Funktionsbrevlåda <kommunen@alvesta.se>; info@lessebo.se; info@ljungby.se; info@markaryd.se; kommunen@tingsryd.se; info@uppvidinge.se; info@vaxjo.se; info@almhult.se
Kopia: Samhällsbyggnads funktionslåda <samhallsbyggnad@alvesta.se>; samhallsbyggnad@lessebo.se; samhallsbyggnad@ljungby.se; mbn@markaryd.se; mbf@tingsryd.se; mbn@uppvidinge.se; kommunstyrelsen@vaxjo.se; ks@almhult.se
Ämne: Remiss av förslag till riksintresseanspråk för havs- och landbaserad vindkraft

Du får inte ofta e-post från karin.g.nilsson@lansstyrelsen.se. Läs om varför det här är viktigt

Observera att det här mejlet har sitt ursprung utanför Alvesta kommun. Var försiktig om du inte väntar dig detta mejl eller känner till avsändaren, klicka inte på länkar eller öppna bifogade filer. Om du är osäker, ta kontakt med IT-enheten.

Remiss av förslag till riksintresseanspråk för havs- och landbaserad vindkraft

Energimyndigheten har tagit fram förslag till sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk för havs- och landbaserad vindkraft.
Förslaget har skickats på remiss till Länsstyrelsen i Kronobergs län för synpunkter på sektorsbeskrivningen och de kriterier som ligger till grund för förslagen till riksintresseanspråk för havs- och landbaserad vindkraft . Energimyndigheten önskar att länsstyrelsen även samlar in och samordnar kommunernas eventuella synpunkter.

Härmed översänds därför remissen till kommunerna i Kronobergs län för synpunkter.

Synpunkter skickas till Länsstyrelsen i Kronobergs län senast 2025-11-28. Epost: lansstyreslen@kronoberg.se.
*Ange länsstyrelsens diarienummer 5584-2025 i yttrandet***.**

Handlingar

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-riksintresseansprak-for-land--och-havsbaserad-vindkraft/

Bakgrund

Energimyndigheten föreslår ny sektorsbeskrivning för riksintresseanspråk för energiproduktion och energidistribution. Sektorsbeskrivningen innehåller nya kriterier för utpekande av riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft, havsbaserad vindkraft och drivmedelsdepåer med tillhörande energihamnar. Remiss för havs- och landbaserad vindkraft och för drivmedelsdepåer skickas i två separata ärenden till kommunerna.

Energimyndigheten håller webbinarium den 23 oktober

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

Med vänlig hälsning

Karin Nilsson
samhällsplanerare

Samhällsutvecklingsavdelningen
Länsstyrelsen i Kronobergs län

Kontaktuppgifter Länsstyrelsen i Kronobergs län
Växel: 010-223 70 00
Central e-post
Webbplats, e-tjänster och sociala medier
Så hanterar vi dina personuppgifter

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.

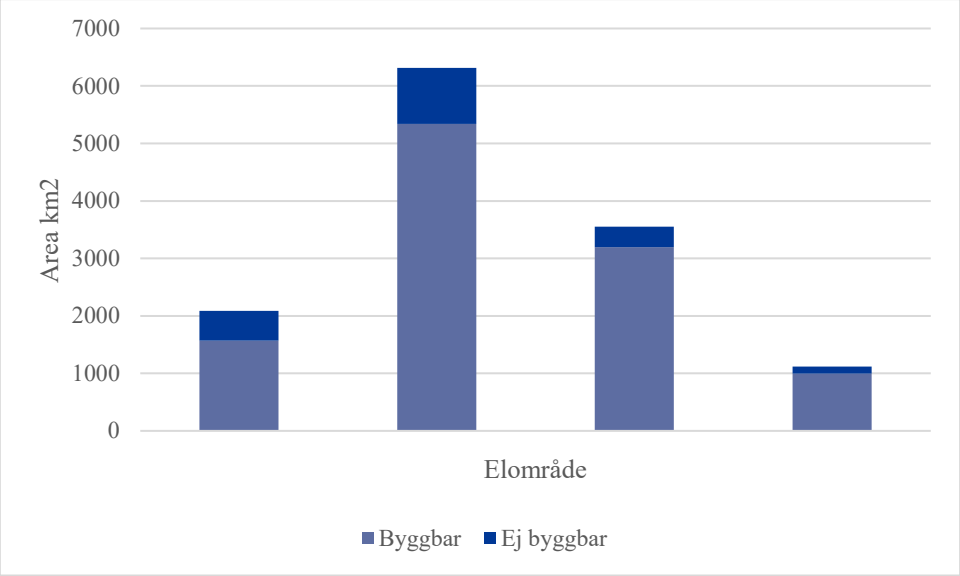
3 Uppdaterade riksintresseanspråk

3.1 Resultat

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

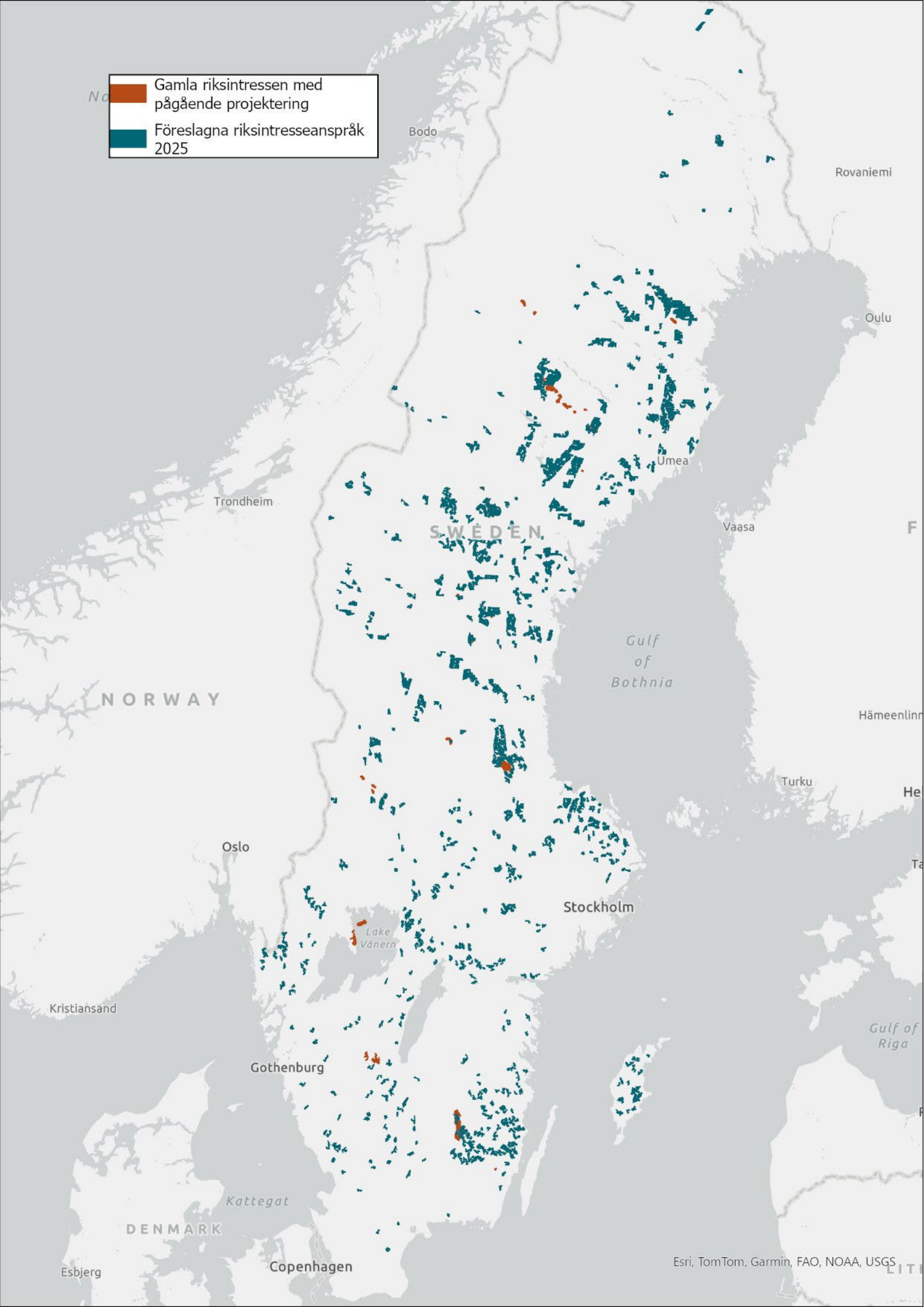
3.1.1 Landbaserad vindkraft

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.



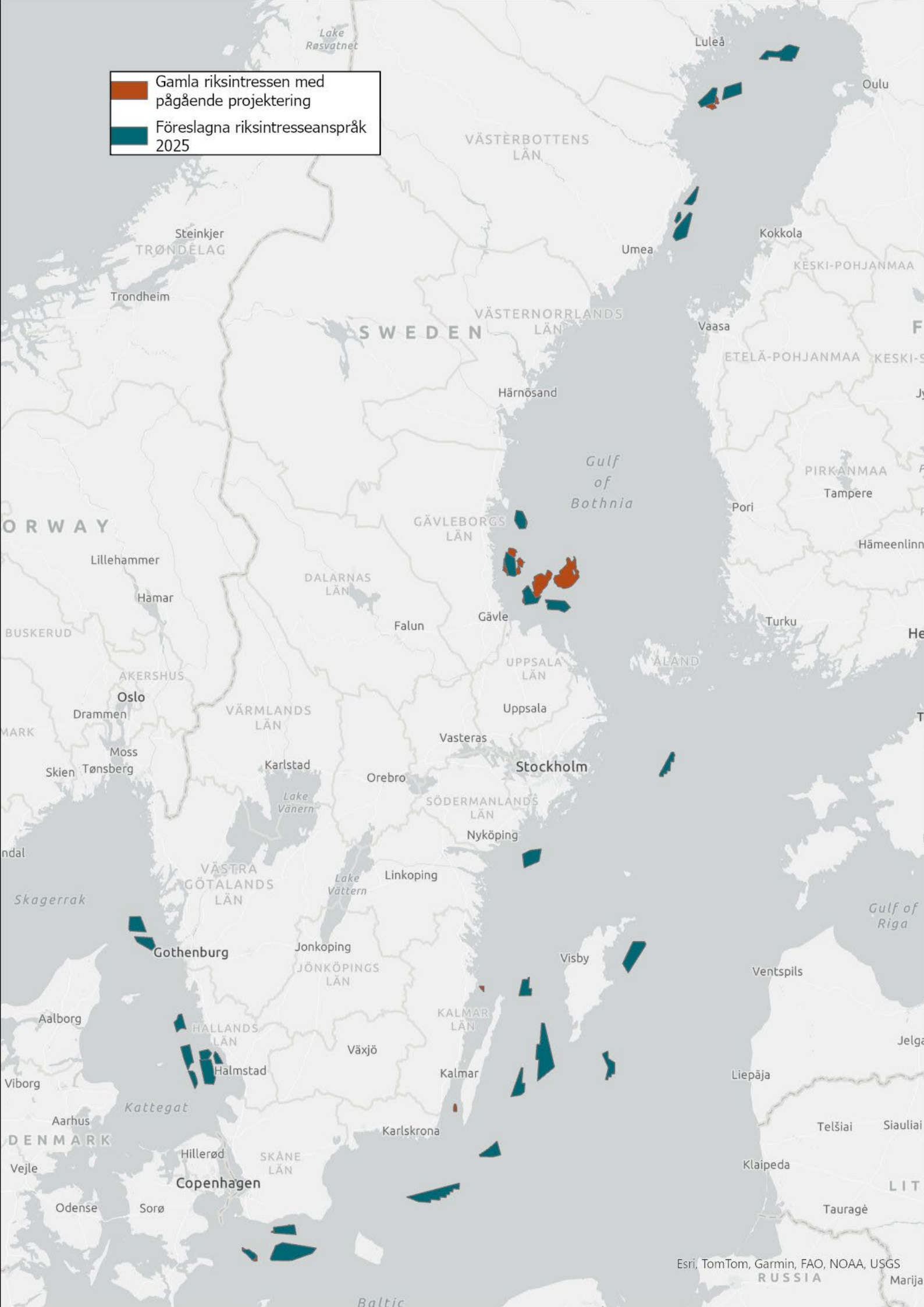
Figur 1. Fördelning av riksintresseanspråk för landbaserad vindkraft över Sveriges elområden

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
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
Lillehammer
Hämeenlinn
DALARNAS LÄN
Hamar
Gävle
Falun
Turku
UPPSALA LÄN
ÅLAND
AKERSHUS
Oslo
Drammen
Uppsala
VÄRMLANDS LÄN
Vasteras
Moss
Skien
Tønsberg
Karlstad
Stockholm
Orebro
Lake Vänern
SÖDERMANLANDS LÄN
Nyköping
Skagerrak
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN
Lake Vättern
Linkoping
Gothenburg
Jonkoping
Visby
Gulf of Riga
Ventspils
JÖNKÖPINGS LÄN
Aalborg
KALMAR LÄN
HALLANDS LÄN
Växjö
Halmstad
Kalmar
Liepāja
Viborg
Kattegat
Aarhus
Karlskrona
Telšiai
Siauliai
DENMARK
Hillerød
SKÅNE LÄN
Vejle
Klaipeda
Copenhagen
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

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

§ 32

Dnr KS-2025-00309 1.2.6

Motion (M) om att införa utökade bakgrundskontroller för personal i kommunens verksamheter med skyddsvärda grupper

Beslut

Personalutskottet beslutar att föreslå att kommunstyrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad med hänvisning till att nationella direktiv i lagstöd bör inväntas.

Sammanfattning

I en motion till kommunfullmäktige föreslår Claudia Crowley Sörensson (M) att:

- Alvesta kommun, utöver utdrag ur belastningsregistret, inför möjlighet till utökade bakgrundkontroller vid rekrytering till tjänster inom förskola, skola, fritidsverksamhet samt vård och omsorg, där den sökande genom samtycke godkänner kontroll av exempelvis pågående rättsprocesser, tidigare åtal eller domar som inte längre syns i belastningsregistret.
- Denna möjlighet i första hand tillämpas för slutkandidater i rekryteringsprocesser till tjänster med direkt eller regelbunden kontakt med barn, äldre eller personer med funktionsvariation.
- HR-avdelningen får i uppdrag att ta fram rutin för hur dessa kontroller ska genomföras.

Förutsättningarna för bakgrundskontroller utanför den reglering som finns idag är en fråga som innefattar svåra avvägningar. Det handlar å ena sidan om samhälleliga intressen som att skydda samhället och, å andra sidan, om skyddet för privatlivet och den personliga integriteten. Kommunledningsförvaltningen föreslår därför att nationella direktiv bör inväntas i denna fråga.

Det finns idag ingen enhetlig definition av termen bakgrundskontroller i svensk rätt. Uttrycket används dock ofta för att beskriva kontroller som görs i syfte att till exempel bedöma en persons lämplighet inför en anställning, skydda verksamheter mot infiltration av organiserad brottslighet, motverka penningtvätt eller att förhindra att olämpliga personer anställs för arbete med utsatta grupper. En bakgrundskontroll kan exempelvis inkludera styrkande av en persons identitet, kreditupplysning, granskning av ekonomisk historik och bolagsengagemang. Den kan även inkludera en kontroll av uppgifter ur belastningsregistret och misstankeregistret.

Vissa utpekade myndigheter och andra aktörer har enligt lagen (1998:620) om belastningsregister och lagen (1998:621) om misstankeregister samt tillhörande förordningar rätt att få tillgång till uppgifter ur Polismyndighetens belastningsregister och misstankeregister. Tillgången kan då vara begränsad till vissa utpekade brott eller påföljder och ges endast för specifikt angivna ändamål, exempelvis vid anställning eller anlitande. För vissa särskilt utpekade verksamheter finns det krav på att göra kontroller mot belastningsregistret, och ibland även misstankeregistret, innan en person anställs eller på annat visst sätt deltar i

verksamheten. Alvesta kommun har beslutat om riktlinjer för utdrag ur belastningsregistret (KS § 98, 2025).

I promemorian DS 2024:24 framgår att det finns behov av lagstöd för att kommuner ska få del av belastningsuppgifter vid arbete med äldre personer och personer med funktionsnedsättning samt vid arbete som påtagligt kan skada kommunens verksamhet. Det framgår också att de registerutdrag som i dagsläget kan begäras ut med stöd av lag, bör utvidgas med hänsyn till samhällsutvecklingen och nytillkommen kriminalisering av vissa gärningar. Utifrån identifierade behov föreslår utredaren att registerkontroll vid arbete med äldre och personer med funktionsnedsättning, utökade uppgifter vid registerkontroll inför arbete med barn och registerkontroll i syfte att upprätthålla ett verksamhetsskydd ska införlivas i svensk lagstiftning. Regeringen har beslutat om en lagrådsremiss ”Utökade registerkontroller vid anställning i kommun” med förslag som ökar möjligheten att göra registerkontroller av personer som ska arbeta inom kommuner. Dessa förslag ligger i linje med utredarens förslag i promemorian.

Av regeringens kommittédirektiv Dir. (2025.83) framgår att det är angeläget att både offentliga och privata verksamheter, kan vidta åtgärder för att skydda sig mot personer med brottsliga eller andra skadliga intentioner. Dessa hot och risker måste tas på stort allvar och behöver därför motverkas. Bakgrundskontroller kan i dessa sammanhang utgöra ett centralt verktyg för att identifiera och förebygga risker. Kontroller av belastningsregistret och misstankeregistret kan vara en del av sådana bakgrundskontroller. Vidare framgår av kommittédirektivet (Dir. 2025.83) att för att genomföra en bakgrundskontroll behövs tillgång till relevant information och rätt, enligt det dataskyddsrättsliga regelverket, att behandla den. En avvägning mellan behovet av skydd för den personliga integriteten och behovet av bakgrundskontroller måste alltså göras. Eftersom ingreppen i den personliga integriteten måste vara proportionerliga behövs också en kartläggning av vilken information som behövs för att förebygga de risker som bakgrundskontrollerna är avsedda att motverka och i vilka situationer det kan vara berättigat med tillgång till integritetskänslig information, som uppgifter om lagöverträdelser och misstankar om brott. Mot denna bakgrund bedömer regeringen att det finns ett behov av en bred översyn av förutsättningarna för och behovet av att göra bakgrundskontroller i syfte att åstadkomma ett ändamålsenligt, proportionerligt och rättssäkert regelverk. Regeringen beslutade vid regeringssammanträdet den 11 september 2025 att ge en särskild utredare i uppdrag att göra en bred översyn och ta fram ett ändamålsenligt regelverk för bakgrundskontroller.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, Svar på motion (M) om att införa utökade bakgrundskontroller för personal i kommunens verksamheter med skyddsvärda grupper, upprättad den 4 september 2025.

Motion (M) om att införa utökade bakgrundskontroller för personal i kommunens verksamheter med skyddsvärda grupper, inkommen den 3 juni 2025.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
HR-avdelningen
Pierre Thorell
HR-chef
pierre.thorell@alvesta,se

Datum
2025-10-29

Referens
KS-2025-00309 1.2.6

Svar på motion (M) om att införa utökade bakgrundskontroller för personal i kommunens verksamheter med skyddsvärda grupper

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige att anse motionen besvarad med hänvisning till att nationella direktiv i lagstöd bör inväntas.

Sammanfattning

I en motion till kommunfullmäktige föreslår Claudia Crowley Sörensson (M) att:

- Alvesta kommun, utöver utdrag ur belastningsregistret, inför möjlighet till utökade bakgrundkontroller vid rekrytering till tjänster inom förskola, skola, fritidsverksamhet samt vård och omsorg, där den sökande genom samtycke godkänner kontroll av exempelvis pågående rättsprocesser, tidigare åtal eller domar som inte längre syns i belastningsregistret.
- Denna möjlighet i första hand tillämpas för slutkandidater i rekryteringsprocesser till tjänster med direkt eller regelbunden kontakt med barn, äldre eller personer med funktionsvariation.
- HR-avdelningen får i uppdrag att ta fram rutin för hur dessa kontroller ska genomföras.

Förutsättningarna för bakgrundskontroller utanför den reglering som finns idag är en fråga som innefattar svåra avvägningar. Det handlar å ena sidan om samhälleliga intressen som att skydda samhället och, å andra sidan, om skyddet för privatlivet och den personliga integriteten. Kommunledningsförvaltningen föreslår därför att nationella direktiv bör inväntas i denna fråga.

Det finns idag ingen enhetlig definition av termen bakgrundskontroller i svensk rätt. Uttrycket används dock ofta för att beskriva kontroller som görs i syfte att till exempel bedöma en persons lämplighet inför en anställning, skydda verksamheter mot infiltration av organiserad brottslighet, motverka penningtvätt eller att förhindra att olämpliga personer anställs för arbete med utsatta grupper. En bakgrundskontroll kan exempelvis inkludera styrkande av en persons identitet, kreditupplysning, granskning av ekonomisk historik och bolagsengagemang. Den kan även inkludera en kontroll av uppgifter ur belastningsregistret och misstankeregistret.

Vissa utpekade myndigheter och andra aktörer har enligt lagen (1998:620) om belastningsregister och lagen (1998:621) om misstankeregister samt tillhörande förordningar rätt att få tillgång till uppgifter ur Polismyndighetens belastningsregister och misstankeregister. Tillgången kan då vara begränsad till vissa utpekade brott eller påföljder och ges endast för specifikt angivna ändamål, exempelvis vid anställning eller anlitande. För vissa särskilt utpekade verksamheter

finns det krav på att göra kontroller mot belastningsregistret, och ibland även misstankeregistret, innan en person anställs eller på annat visst sätt deltar i verksamheten. Alvesta kommun har beslutat om riktlinjer för utdrag ur belastningsregistret (KS § 98, 2025).

I promemorian DS 2024:24 framgår att det finns behov av lagstöd för att kommuner ska få del av belastningsuppgifter vid arbete med äldre personer och personer med funktionsnedsättning samt vid arbete som påtagligt kan skada kommunens verksamhet. Det framgår också att de registerutdrag som i dagsläget kan begäras ut med stöd av lag, bör utvidgas med hänsyn till samhällsutvecklingen och nytillkommen kriminalisering av vissa gärningar. Utifrån identifierade behov föreslår utredaren att registerkontroll vid arbete med äldre och personer med funktionsnedsättning, utökade uppgifter vid registerkontroll inför arbete med barn och registerkontroll i syfte att upprätthålla ett verksamhetsskydd ska införlivas i svensk lagstiftning. Regeringen har beslutat om en lagrådsremiss ”Utökade registerkontroller vid anställning i kommun” med förslag som ökar möjligheten att göra registerkontroller av personer som ska arbeta inom kommuner. Dessa förslag ligger i linje med utredarens förslag i promemorian.

Av regeringens kommittédirektiv Dir. (2025.83) framgår att det är angeläget att både offentliga och privata verksamheter, kan vidta åtgärder för att skydda sig mot personer med brottsliga eller andra skadliga intentioner. Dessa hot och risker måste tas på stort allvar och behöver därför motverkas. Bakgrundskontroller kan i dessa sammanhang utgöra ett centralt verktyg för att identifiera och förebygga risker. Kontroller av belastningsregistret och misstankeregistret kan vara en del av sådana bakgrundskontroller. Vidare framgår av kommittédirektivet (Dir. 2025.83) att för att genomföra en bakgrundskontroll behövs tillgång till relevant information och rätt, enligt det dataskyddsrättsliga regelverket, att behandla den. En avvägning mellan behovet av skydd för den personliga integriteten och behovet av bakgrundskontroller måste alltså göras. Eftersom ingreppen i den personliga integriteten måste vara proportionerliga behövs också en kartläggning av vilken information som behövs för att förebygga de risker som bakgrundskontrollerna är avsedda att motverka och i vilka situationer det kan vara berättigat med tillgång till integritetskänslig information, som uppgifter om lagöverträdelser och misstankar om brott. Mot denna bakgrund bedömer regeringen att det finns ett behov av en bred översyn av förutsättningarna för och behovet av att göra bakgrundskontroller i syfte att åstadkomma ett ändamålsenligt, proportionerligt och rättssäkert regelverk. Regeringen beslutade vid regeringssammanträdet den 11 september 2025 att ge en särskild utredare i uppdrag att göra en bred översyn och ta fram ett ändamålsenligt regelverk för bakgrundskontroller.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, Svar på motion (M) om att införa utökade bakgrundskontroller för personal i kommunens verksamheter med skyddsvärda grupper, upprättad den 4 september 2025.

Motion (M) om att införa utökade bakgrundskontroller för personal i kommunens verksamheter med skyddsvärda grupper, inkommen den 3 juni 2025.

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Pierre Thorell
HR-chef

Beslutet skickas till

Motionären

Kommunledningsförvaltningen

Motion: Inför utökade bakgrundskontroller för personal i kommunens verksamheter med skyddsvärda grupper

Alvesta kommun har ett särskilt ansvar att skydda de mest utsatta så som barn, äldre och personer med funktionsvariationer från att utsättas för övergrepp, hot eller olämpliga kontakter i samband med kommunala insatser. I dag krävs i vissa fall ett utdrag ur belastningsregistret vid nyanställningar, men det är inte tillräckligt.

Belastningsregistret visar endast dömda brott, inte pågående rättsprocesser eller väckta åtal. Det innebär att personer som är föremål för allvarliga brottsmisstankar kan anställas utan att kommunen har kännedom om det. Dessutom gallras även allvarliga brott exempelvis sexuella övergrepp mot barn efter 3 till 10 år, beroende på straffets omfattning. I praktiken kan därmed personer dömda för mycket grova brott få anställning inom kommunal verksamhet efter en viss tid.

Botkyrka kommun införde 2023 utökade bakgrundskontroller, vilket redan har lett till att 41 olämpliga rekryteringar stoppats. Ett exempel är en lärarstudent som nekades praktikplats då hen stod åtalad för grov våldtäkt mot barn, något som inte hade uppmärksammats genom ett vanligt belastningsutdrag. Kontrollerna sker alltid med den sökandes samtycke.

Flera andra kommuner har infört liknande rutiner. Alvesta bör inte vara sist, vi ska vara en föregångare när det gäller trygghet och ansvarstagande.

Detta gäller inte enbart skola och förskola. Äldre och personer med funktionsvariationer möter kommunens anställda dagligen i sina hem, på boenden och genom andra insatser. Det är ofta människor med stort beroende av samhällets stöd. Deras rätt till trygghet måste värnas.

Samtidigt arbetar regeringen med att möjliggöra och förstärka bakgrundskontroller inom offentlig sektor. Det är därför både lägligt och förenligt med den nationella inriktningen att Alvesta kommun agerar proaktivt.

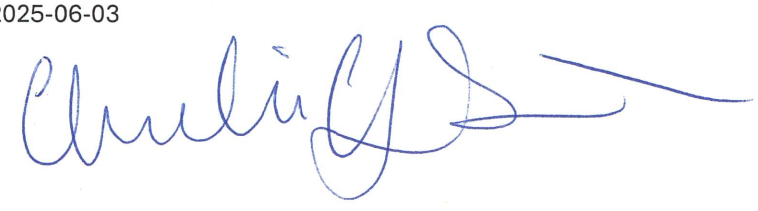
Yrkande
Mot bakgrund av ovanstående yrkar Moderaterna i Alvesta kommun:

Att Alvesta kommun, utöver utdrag ur belastningsregistret, inför möjlighet till utökade bakgrundskontroller vid rekrytering till tjänster inom förskola, skola, fritidsverksamhet samt vård och omsorg, där den sökande genom samtycke godkänner kontroll av exempelvis pågående rättsprocesser, tidigare åtal eller domar som inte längre syns i belastningsregistret

Att denna möjlighet i första hand tillämpas för slutkandidater i rekryteringsprocesser till tjänster med direkt eller regelbunden kontakt med barn, äldre eller personer med funktionsvariation

Att HR-avdelningen får i uppdrag att ta fram en rutin för hur dessa kontroller ska genomföras

Moderaterna i Alvesta kommun
Claudia Crowley Sörensson
2025-06-03



§ 35

Dnr KS-2025-00029 2.7.5

Sjukfrånvarostatistik för Alvesta kommun per september månad 2025

Beslut

Personalutskottet beslutar att föreslå att kommunstyrelsen beslutar att godkänna redovisningen av Alvesta kommuns sjukfrånvarostatistik per september månad 2025.

Sammanfattning

Sjukfrånvarostatistiken sammanställs för föregående månad efter lönebryt.

I september 2025 uppgick den totala sjukfrånvaron i kommunen, mätt som ett rullande 12-månaderssnitt, till 6,81 %. Detta motsvarar en minskning med 0,78 procentenheter jämfört med samma månad 2024.

Antalet medarbetare med tre eller fler sjukfrånvarotillfällen under en sexmånadersperiod har tydligt minskat sedan årets början, från 438 till 320 medarbetare. Även antalet med fem eller fler sjukfrånvarotillfällen under ett år är lägre än föregående år – 404 medarbetare i september 2025 jämfört med 446 samma månad 2024.

Vidare har antalet sjukdagar per anställd minskat med cirka 9%, från 25,92 dagar i september föregående år till 23,56 dagar i september 2025. Andelen långtidssjukskrivningar (59 dagar eller mer) har också minskat något, från 59,23 % till 58,56 % av den totala sjukfrånvaron.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, Sjukfrånvarostatistik per september månad 2025, daterad 2025—10-28.

Sjukfrånvarostatistik för Alvesta kommun per september månad 2025.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
HR-avdelningen
Paulina Strandet Karlsson
HR-Partner

Datum
2025-10-28

Referens
KS KS-2025-00029 2.7.5

Sjukfrånvarostatistik för Alvesta kommun per september månad 2025

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna redovisningen av Alvesta kommuns sjukfrånvarostatistik per september månad 2025.

Sammanfattning

Sjukfrånvarostatistiken sammanställs för föregående månad efter lönebryt.

I september 2025 uppgick den totala sjukfrånvaron i kommunen, mätt som ett rullande 12-månaderssnitt, till 6,81 %. Detta motsvarar en minskning med 0,78 procentenheter jämfört med samma månad 2024.

Antalet medarbetare med tre eller fler sjukfrånvarotillfällen under en sexmånadersperiod har tydligt minskat sedan årets början, från 438 till 320 medarbetare. Även antalet med fem eller fler sjukfrånvarotillfällen under ett år är lägre än föregående år – 404 medarbetare i september 2025 jämfört med 446 samma månad 2024.

Vidare har antalet sjukdagar per anställd minskat med cirka 9%, från 25,92 dagar i september föregående år till 23,56 dagar i september 2025. Andelen långtidssjukskrivningar (59 dagar eller mer) har också minskat något, från 59,23 % till 58,56 % av den totala sjukfrånvaron.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, Sjukfrånvarostatistik per september månad 2025, daterad 2025—10-28.

Sjukfrånvarostatistik för Alvesta kommun per september månad 2025.

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Paulina Strandet Karlsson
HR-partner

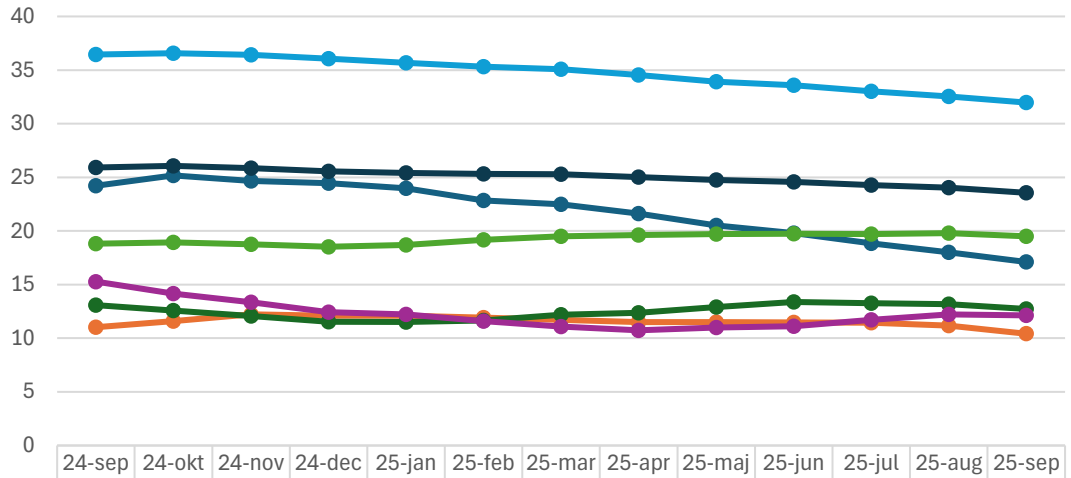
Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Statistik för hela kommunen
2025

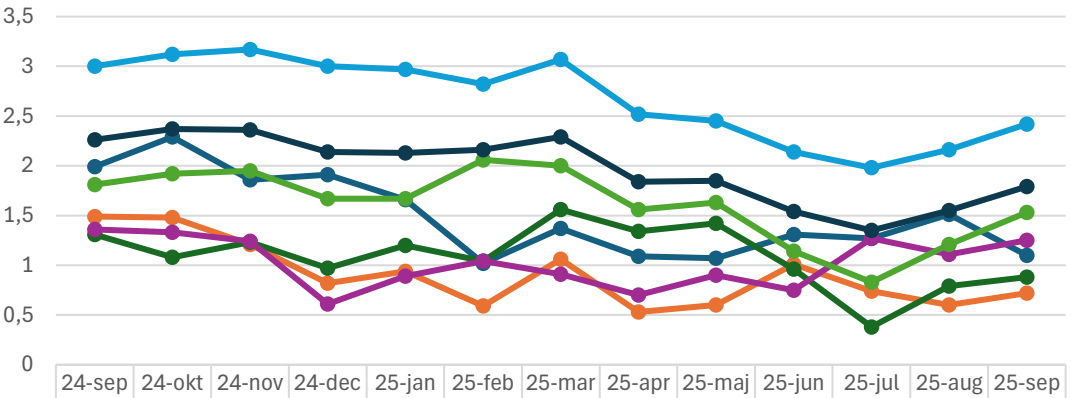
Alvesta kommun

Antal sjukdagar per snittanställd rullande 12 månader



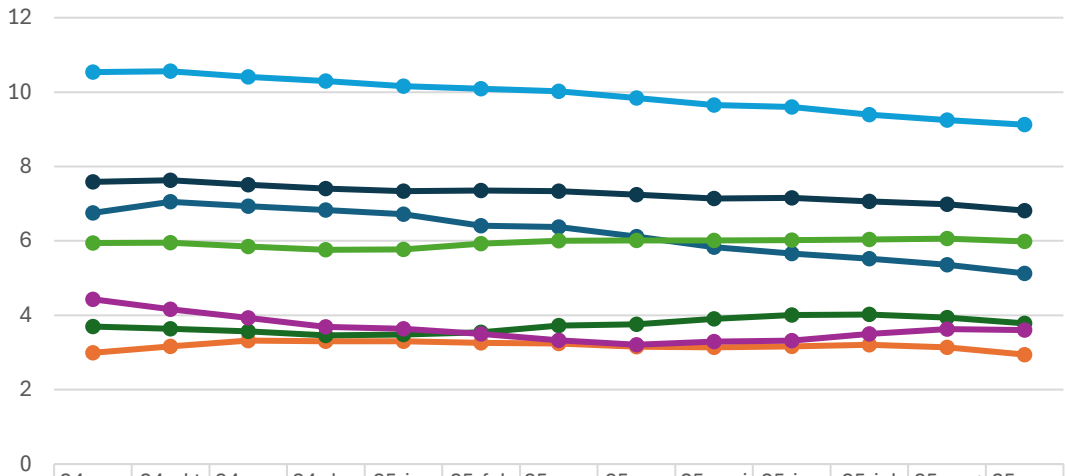
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
FAL	24,23	25,18	24,68	24,47	23,97	22,85	22,5	21,61	20,53	19,8	18,86	18,02	17,11
KLF	11,03	11,61	12,23	12,11	12,1	11,91	11,73	11,51	11,5	11,47	11,44	11,17	10,42
KFF	13,1	12,58	12,07	11,55	11,52	11,66	12,18	12,38	12,9	13,38	13,26	13,18	12,74
OF	36,45	36,57	36,41	36,06	35,69	35,32	35,08	34,54	33,92	33,58	33,03	32,53	31,97
SBF	15,28	14,17	13,36	12,44	12,22	11,6	11,09	10,74	11,01	11,13	11,71	12,22	12,13
UF	18,81	18,94	18,77	18,53	18,7	19,18	19,51	19,61	19,72	19,75	19,7	19,8	19,5
A. Kommun	25,92	26,07	25,87	25,55	25,40	25,32	25,30	25,03	24,75	24,58	24,27	24,03	23,56

Antal sjukdagar per snittanställd månad för månad



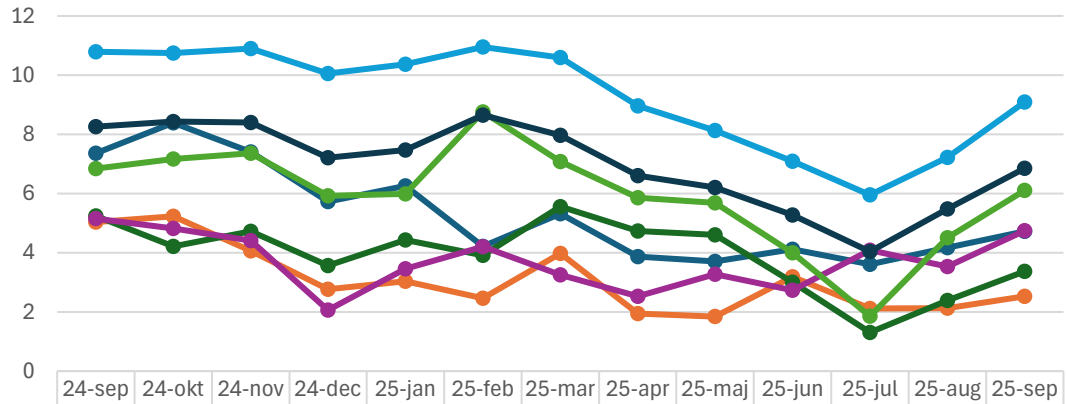
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
FAL	1,99	2,29	1,86	1,91	1,66	1,02	1,37	1,09	1,07	1,31	1,27	1,51	1,1
KLF	1,49	1,48	1,21	0,82	0,94	0,59	1,06	0,53	0,6	1,01	0,74	0,6	0,72
KFF	1,31	1,08	1,23	0,97	1,2	1,04	1,56	1,34	1,42	0,96	0,38	0,79	0,88
OF	3	3,12	3,17	3	2,97	2,82	3,07	2,52	2,45	2,14	1,98	2,16	2,42
SBF	1,36	1,33	1,24	0,61	0,89	1,04	0,91	0,7	0,9	0,75	1,27	1,11	1,25
UF	1,81	1,92	1,95	1,67	1,67	2,06	2,00	1,56	1,63	1,14	0,83	1,21	1,53
A. Kommun	2,26	2,37	2,36	2,14	2,13	2,16	2,29	1,84	1,85	1,54	1,35	1,55	1,79

Sjukfrånvaro i % per förvaltning rullande 12 månader



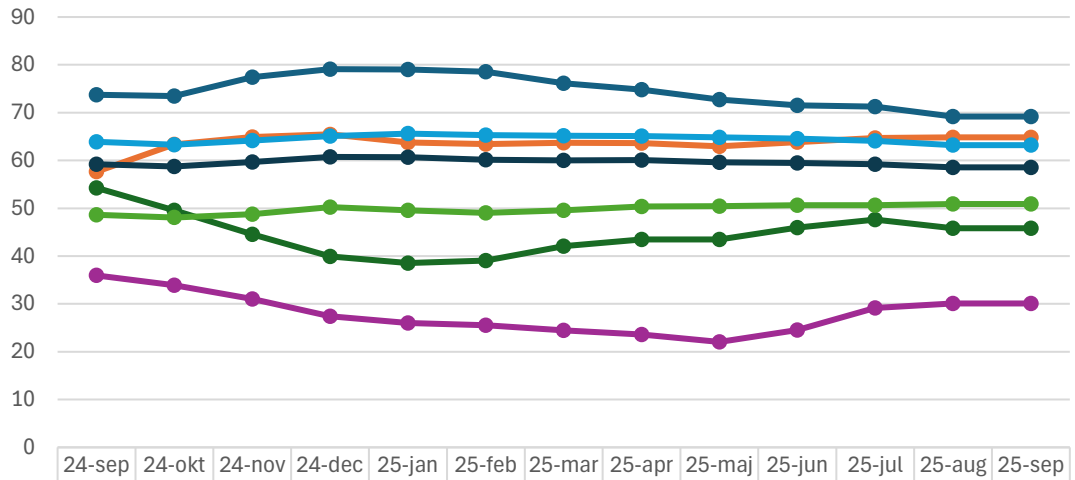
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
FAL	6,75	7,05	6,93	6,83	6,72	6,41	6,37	6,12	5,83	5,66	5,52	5,36	5,13
KLF	2,99	3,16	3,32	3,3	3,3	3,26	3,24	3,16	3,14	3,16	3,21	3,14	2,94
KFF	3,7	3,64	3,57	3,46	3,48	3,54	3,72	3,75	3,90	4,01	4,02	3,94	3,78
OF	10,54	10,56	10,41	10,3	10,16	10,09	10,02	9,84	9,65	9,60	9,39	9,25	9,12
SBF	4,43	4,16	3,93	3,69	3,64	3,5	3,33	3,21	3,29	3,32	3,5	3,63	3,60
UF	5,94	5,95	5,85	5,76	5,77	5,93	6,0	6,01	6,01	6,02	6,04	6,06	5,99
A. kommun	7,59	7,63	7,51	7,41	7,34	7,35	7,34	7,24	7,14	7,15	7,06	6,99	6,81

Sjukfrånvaro i % per förvaltning månad för månad



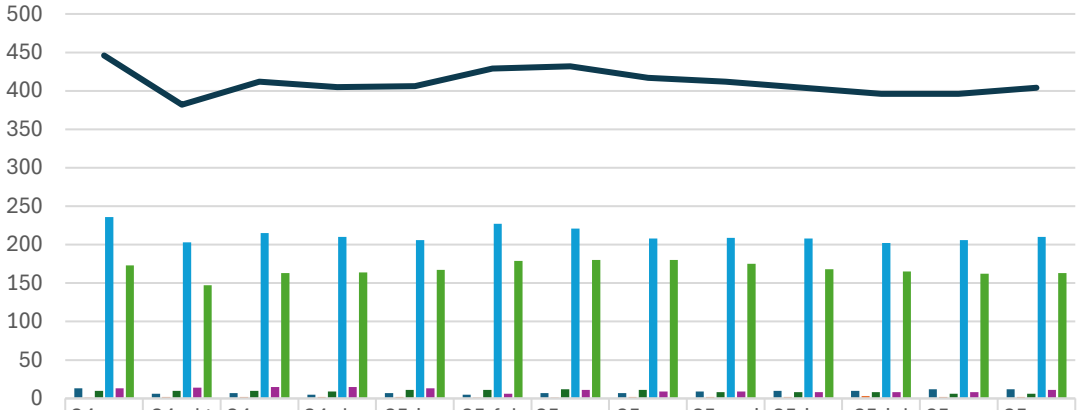
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
FAL	7,36	8,39	7,4	5,73	6,26	4,21	5,32	3,87	3,70	4,12	3,61	4,17	4,72
KLF	5,04	5,23	4,06	2,76	3,04	2,46	3,98	1,94	1,84	3,19	2,11	2,13	2,53
KFF	5,24	4,21	4,72	3,57	4,43	3,91	5,56	4,73	4,60	3,01	1,31	2,38	3,37
OF	10,79	10,75	10,9	10,05	10,37	10,95	10,6	8,96	8,13	7,09	5,95	7,23	9,10
SBF	5,15	4,82	4,41	2,06	3,46	4,2	3,25	2,53	3,28	2,73	4,09	3,53	4,75
UF	6,84	7,17	7,36	5,92	5,99	8,76	7,08	5,86	5,69	4,00	1,86	4,51	6,10
A. Kommun	8,26	8,43	8,4	7,21	7,47	8,65	7,97	6,6	6,21	5,28	4,04	5,48	6,85

Andel sjukskrivna med 59 dagar eller mer i % av total sjukfrånvaro



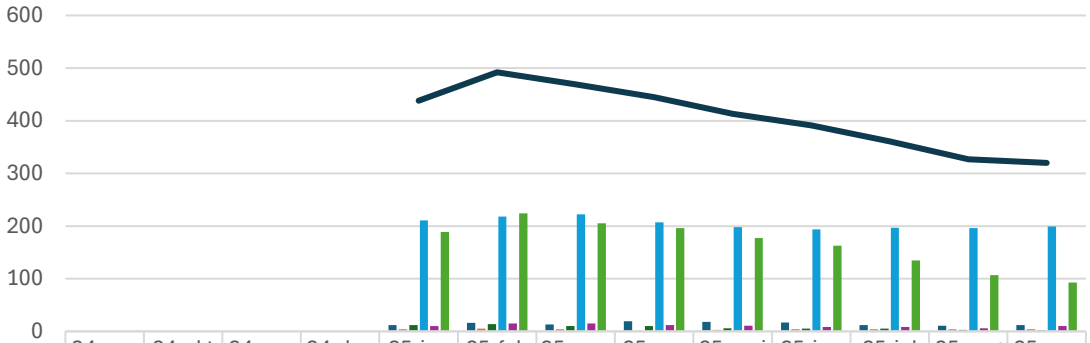
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
FAL	73,77	73,47	77,4	79,1	79,03	78,55	76,13	74,78	72,74	71,5	71,25	69,19	69,19
KLF	57,66	63,34	64,88	65,47	63,77	63,4	63,72	63,66	62,93	63,85	64,73	64,84	64,84
KFF	54,27	49,6	44,54	39,94	38,55	39,06	42,11	43,46	43,5	45,95	47,61	45,82	45,82
OF	63,93	63,33	64,2	65,11	65,61	65,28	65,15	65,09	64,83	64,54	64,1	63,2	63,2
SBF	35,96	33,94	31,01	27,43	26	25,53	24,46	23,63	22,05	24,54	29,14	30,1	30,1
UF	48,66	48,07	48,77	50,26	49,57	49,07	49,57	50,39	50,42	50,65	50,67	50,89	50,89
A. kommun	59,23	58,75	59,7	60,74	60,68	60,15	60,01	60,07	59,61	59,46	59,24	58,56	58,56

Antalet personer som har 5 eller fler sjukfrånvarotillfällen senaste 12 månaderna



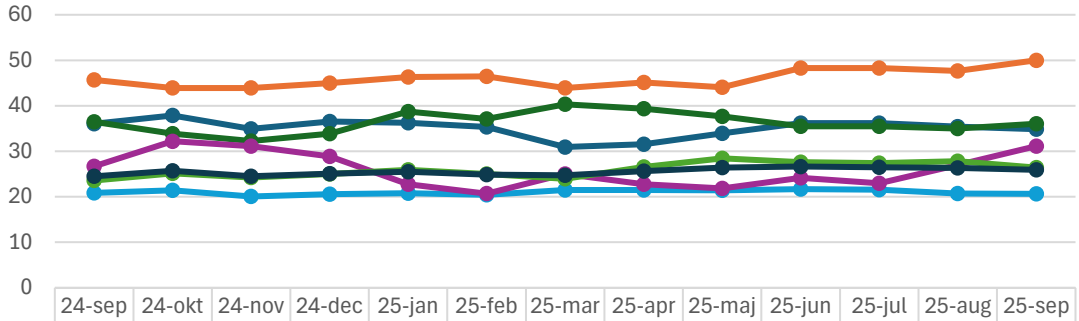
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
FAL	13	6	7	5	7	5	7	7	9	10	10	12	12
KLF	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	3	2	2
KFF	10	10	10	9	11	11	12	11	8	8	8	6	6
OF	236	203	215	210	206	227	221	208	209	208	202	206	210
SBF	13	14	15	15	13	6	11	9	9	8	8	8	11
UF	173	147	163	164	167	179	180	180	175	168	165	162	163
A. kommun	446	382	412	405	406	429	432	417	412	404	396	396	404

Antalet personer som har 3 eller fler sjukfrånvarotillfällen senaste 6 månaderna



	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
FAL					12	16	13	19	18	17	12	11	12
KLF					4	5	4	1	3	4	4	4	4
KFF					12	14	10	10	6	5	5	3	2
OF					211	218	222	207	198	194	197	196	199
SBF					10	15	15	12	11	8	8	6	10
UF					189	224	205	196	177	163	135	107	93
A. kommun					438	492	469	445	413	391	361	327	320

Frisknärvaro rullande 12 månader (andel som inte har någon sjukfrånvaro senaste 12 månaderna)



	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
FAL	36,05	37,87	34,91	36,53	36,24	35,33	30,95	31,55	33,92	36,16	36,16	35,43	34,86
KLF	45,68	43,9	43,9	45	46,34	46,43	43,9	45,12	44,05	48,28	48,28	47,67	50
KFF	36,51	33,87	32,26	33,87	38,71	37,1	40,32	39,34	37,7	35,48	35,48	35	36,07
OF	20,85	21,41	20,07	20,56	20,76	20,41	21,47	21,53	21,41	21,69	21,57	20,72	20,65
SBF	26,67	32,22	31,11	28,89	22,73	20,69	25	22,73	21,84	24,14	22,99	26,97	31,11
UF	23,58	25,18	24,23	25	25,9	25	23,95	26,56	28,45	27,61	27,42	27,82	26,41
A. Kommun	24,5	25,73	24,51	25,11	25,5	24,86	24,75	25,62	26,43	26,66	26,51	26,34	25,93

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Peggy Hall
Kommunsekreterare

Datum
2025-11-19

Referens
KS 2025-00071 1.2.3

Redovisning av delegationsbeslut

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner redovisningen av delegationsbesluten.

Sammanfattning

Enligt kommunallagen får en nämnd med vissa undantag delegera sin beslutanderätt. Kommunstyrelsen har överlåtit sin beslutanderätt till utskott, ordförande och tjänstemän i enlighet med kommunstyrelsens delegationsordning. En delegat fattar beslut på kommunstyrelsens vägnar och besluten har samma rättsverkan som kommunstyrelsens egna beslut.

Delegationsbeslut ska redovisas till kommunstyrelsen. Redovisningen innebär inte någon möjlighet att ändra i de redovisade besluten. Däremot står det kommunstyrelsen fritt att när som helst återkalla beslutanderätten.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-19

Förteckning över fattade delegationsbeslut för kommunstyrelsen 2025-10-28 – 2025-11-18

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Peggy Hall
Kommunsekreterare

Delegationsbeslut kommunstyrelsen

Kommunledningsförvaltningen 2025-10-28 - 2025-11-18

Ärende (beskrivning av ärende)	Beslut	Datum	Delegat
Beslut att ingå Personuppgiftsbiträdesavtal (PUB-avtal) med Epassi Sweden AB avseende friskvårdspostal	2.4 Ingå personuppgiftsbiträdesavtal inklusive instruktioner (art 28)	2025-10-29	Avdelningschef
Beslut att lämna yttrande över remiss av promemorian En ny lag om kollektivtrafikskydd	1.3 Yttrande över remisser från myndigheter då svarstiden inte medger att kommunstyrelsen behandlar ärendet	2025-11-06	Kommunstyrelsens ordförande
Beslut om upphandling av företagshälsovård	6.1 Godkänna förfrågningsunderlag inför upphandling av varor, tjänster och entreprenader med ett sammanlagt kontraktsvärde över 2 miljoner kr	2025-11-11	Upphandlingsutskottet
Beslut om upphandling av nätverk och brandvägg	6.1 Godkänna förfrågningsunderlag inför upphandling av varor, tjänster och entreprenader med ett sammanlagt kontraktsvärde över 2 miljoner kr	2025-11-11	Upphandlingsutskottet
Beslut om anställning av fordonsansvarig	4.14 Anställningsbeslut inklusive löne- och anställningsvillkor vid nyanställning av personal inom kommunledningsförvaltningen för a) avdelningschef b) övrig personal	2025-10-06	Avdelningschef
Beslut att ingå Personuppgiftsbiträdesavtal (PUB-avtal) med Insight wavelet AB avseende spendanalys	2.4 Ingå personuppgiftsbiträdesavtal inklusive instruktioner (art 28)	2025-11-14	Avdelningschef

Alvesta kommun
Kommunledningsförvaltningen
Alvesta Kommun
Peggy Hall
Kommunsekreterare

Datum
2025-11-19

Referens
KS 2025-00060 1.2.7

Meddelanden till kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner redovisningen av meddelandena.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen är kommunens ledande politiska förvaltningsorgan och har ansvar för hela kommunens utveckling och ekonomiska ställning. Kommunstyrelsen ska också utöva fortlöpande uppsikt över nämndernas verksamhet och sådan verksamhet som bedrivs i kommunens företag.

För att kommunstyrelsen ska hållas informerade om vad som sker både inom den egna nämnden som i hela kommunkoncernen delges kommunstyrelsen meddelanden innehållande information om vad som är på gång i kommunen. Det kan vara allt från inkomna skrivelser, inkomna ärenden eller protokoll från andra myndigheter som delges till kommunstyrelsen i detta ärende.

Meddelanden till kommunstyrelsen vid dagens sammanträde:

1. Protokoll från Överförmyndarnämnden östra Kronobergs sammanträde 2025-11-05
2. Protokoll från samordningsförbundet Värends styrelsemöte 2025-10-17
3. Direktionen för Värends räddningstjänstförbunds beslut om delårsrapport 2025, § 78, samt delårsrapport per augusti 2025 för Värends räddningstjänstförbund
4. Protokollsutdrag från Värends räddningstjänstförbunds sammanträde 2025-10-30 § 74: Information gällande sammangående Värends räddningstjänst och Älmhults kommuns räddningstjänst
5. Sjukfrånvarostatistik för kommunledningsförvaltningen per september månad 2025

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse, 2025-11-19

Se lista ovan under rubriken Sammanfattning

Jessica Karlsson
Tf kommunchef

Peggy Hall
Kommunsekreterare

Samordningsförbundet
Värend

Styrelseprotokoll 2025-10-17

Förbund för finansiell samordning (FINSAM) inom rehabiliteringsområdet

Plats	Arabygatan 82, Växjö
Tid	Den 17 oktober 09.00-12.00
Beslutande	Sebastian Ohlsson, Alvesta kommun Linnea Elm, Försäkringskassan Annica Gustafson, Arbetsförmedlingen Torbjörn Gustafsson, Uppvidinge kommun Irene Bladh, Växjö kommun Carl- Olof Bengtsson, Region Kronoberg Lars Altgård, Lessebo kommun Martin Edberg, Växjö kommun
Övriga närvarande	Charlott Post Sennehed, Region Kronoberg Joachim Danielsson, Lessebo kommun Emma Krantz, Förbundschef Samordningsförbundet Värend Ann-Sofie Jönsson, Samordningsförbundet Värend
Övriga digitalt närvarande:	Lennart Emriksson, Emrikssons ekonomibyrå §§76-81
Frånvarande ledamöter:	Åke Nyberg, Tingsryd kommun

Samordningsförbundet
Värend

Styrelseprotokoll 2025-10-17

Förbund för finansiell samordning (FINSAM) inom rehabiliteringsområdet

Justering

Justerare

Plats och tid Växjö Arabygatan 82, 5 november 2025

Justerade paragrafer §76- §91

Underskrifter

Sekreterare .....
Ann-Sofie Jönsson

Ordförande .....
Sebastian Olsson

Justerare .....
Martin Edberg

Samordningsförbundet Värend

Styrelseprotokoll 2025-10-17

Förbund för finansiell samordning (FINSAM) inom rehabiliteringsområdet

Anslag och bevis

Protokollet är justerat. Justering har tillkännagetts på kommunens/regionens officiella anslagstavla.

Organ	Samordningsförbundet Värend
Sammanträdesdatum	2025-10-17
Datum när anslaget sätts upp	2025-11-11
Datum när anslaget tas ned	2025-12-01
Förvaringsplats för protokollet	Samordningsförbundet Värend, Arabygatan 82A, 352 46 Växjö

Underskrift .....

Ann-Sofie Jönsson

Förbund för finansiell samordning (FINSAM) inom rehabiliteringsområdet

Ärenden

§76 **Mötets öppnande**
Ordförande Sebastian Olsson hälsar alla välkomna till dagens styrelsemöte och förklarar mötet öppnat.

§77 **Val av protokolljusterare**
Styrelsens beslut
- att utse Martin Edberg, att tillsammans med ordförande justera protokollet.

§78 **Fastställande av föredragningslista**
Styrelsens beslut
- att godkänna föredragningslistan.

§79 **Föregående mötesprotokoll**
Styrelsens beslut
- att lägga protokollet till handlingarna.

§80 **Delegationsbeslut**
Styrelsens beslut
- att notera informationen om delegationsbeslut och lägga till handlingarna.

Beskrivning av ärendet
Inga delegationsbeslut har gjort.

Förbund för finansiell samordning (FINSAM) inom rehabiliteringsområdet

§81 **Delårsredovisning januari – augusti 2025 samt ekonomisk prognos på helår**

Styrelsens beslut

- att godkänna delårsredovisningen och lägga till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

Delårsredovisningen har skickats ut tillsammans med handlingarna inför dagens möte. Förbundschefen går igenom redovisningen och Lennart Emriksson presenterar den ekonomiska delen. Enligt prognosen beräknas ett överskott på cirka 2,9 miljoner kronor föras över till 2026.

Överskottet förklaras främst av fördröjningar i projektanställningar vilket medfört lägre lönekostnader än planerat. Trots tidiga påminnelser har rekryteringar i kommunerna inte genomförts i tid och ytterligare faktorer som föräldraledighet, pensioneringar och avslutade anställningar har påverkat utfallet.

Det förs en diskussion om hur liknande situationer kan undvikas framöver. Samtidigt påtalas att det vid uppstart av projekt är naturligt att vissa fördröjningar uppstår innan verksamheten är fullt etablerad.

§82 **Individinsatser**

Styrelsens beslut

- att notera informationen om individinriktade insatser och lägga till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

a) Nuläge och framtid i Samkraft Värend

Förbundschefen redogör för Samkraft Värends nuläge och planering. Under 2025 har tjänstefördelningen successivt ökat från 3,5 till 8 av 9 heltidstjänster. Samverkansforum har genomförts under perioden mars till september med full närvaro. Totalt har 27 remisser behandlats varav 21 anvisats till insatser. Inga avvikelser har rapporterats.

Under delåret har 81 deltagare varit aktuella inom Samverkansteam Värend. Totalt har 226 stödinsatser tillförts eller utökats för deltagare som varit inskrivna under året. En ny koordinator har tillträtt i Alvesta från september och en kombinerad tjänst som koordinator och arbetsmarknadskonsulent har inrättats i Lessebo från november. Informationsträffar planeras i samverkan med Försäkringskassan i Uppvidinge och Alvesta kommuner.

Gruppverksamhet bedrivs i Växjö och Lessebo. I Uppvidinge är verksamheten pausad och planering pågår för uppstart i Tingsryd

och Alvesta. Metoden *7tjugo* har implementerats i gruppverksamheten. Två omgångar gruppverksamhet planeras under november–februari samt mars–juni.

§83 **Omvärldsbevakning - samarbete med andra förbund liknandet vårt**

Styrelsens beslut

- att notera informationen och förbundschef arbetar vidare med omvärldsbevakning och lägg till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

Förbundschefen informerar att arbetet med omvärldsbevakning ska utvecklas i enlighet med verksamhetsplanen. Förbundschefen ställer frågan till styrelsen om de anser att detta är ett bra initiativ och vilka kommuner eller förbund som kan vara aktuella samarbetspartners.
Regionen samarbetar i dagsläget delvis med Skåne medan Växjö kommun samarbetar med Kalmar och Halmstad. Uppvidinge jämför sig med mindre kommuner. Som exempel nämns Samordningsförbundet Skåne Nordost som har en liknande struktur med en större kommun och flera mindre likt Samordningsförbundet Värend.
Det framhålls att omvärldsbevakning inte enbart handlar om nuläget utan även om att blicka framåt och identifiera hur förbundet kan möta framtida förändringar. Universitet bedöms också kunna vara en relevant samarbetspart i detta arbete.
Styrelsen ser positivt på att utveckla arbetet med omvärldsbevakning.

§84 **Fortsatt arbete inför verksamhetsår 2026–2029**

Styrelsens beslut

- att notera informationen fortsatt arbete inför verksamhetsår 2026-2029 och lägga till handlingarna.

Beskrivning av ärendet

Förbundschefen presenterar arbetet med verksamhetsplanen som pågått under året. Utvecklingsgruppen arbetar vidare med upplägg och planering framåt.
Styrelsen får ta ställning till den reviderade värdegrunden som har förkortats och kompletterats med rubrik och bilder. Styrelsen beslutar att rubriken ska vara *Gemensamt framåt* och anser att texten är bra men att ordet *öppet* ska tas bort under avsnittet om samverkan.
Förbundschefen lyfter frågan om verksamhetsplanen som gäller till och med 2026 behöver justeras eller kompletteras. Styrelsen anser

att planen ligger fast och att fokus framåt ska vara att ta fram en plan för perioden från och med 2027.

§85 **Kompetensinsatser**
Styrelsens beslut
- att notera informationen om kompetensinsatsen att lägga ärendet till handlingarna.

Beskrivning av ärendet
a/ Gör små saker med stor kärlek – Existentiell hälsa: Hitta mening, hopp och sammanhang
Det finns cirka 182 anmälningar hittills till evenemanget den 11 november med rubriken Gör små saker med stor kärlek och temat Existentiell hälsa – Hitta mening, hopp och sammanhang. Förbundschefen informerar och uppmuntrar fler att anmäla sig till arrangemanget.

§86 **Informationer och meddelanden**
Styrelsens beslut
- att notera informationen och lägga till handlingarna.

Beskrivning av ärendet
a/ Information från NNS
Förbundschefen informerar om NNS styrelseprotokoll och visar inbjudan till riksdagsseminariet den 5 november.

b/Godkänd årsredovisning och beviljad ansvarsfrihet från Försäkringskassan

§87 **Besök av Brobyggarna, ABF Södra Småland**
Styrelsens beslut
- att notera informationen och lägga till handlingarna.

Beskrivning av ärendet
Lena Klarefelt informerar om projektet Brobyggarna som pågår under perioden 2023–2026 och finansieras av Allmänna arvsfonden. Projektet har sin inriktning mot psykisk ohälsa och riktar sig till personer från 26 år och uppåt.

Samordningsförbundet
Värend

Styrelseprotokoll 2025-10-17

Förbund för finansiell samordning (FINSAM) inom rehabiliteringsområdet

§88 **Nästa sammanträde**
Den 28 november kl. 09.00–13.00 (inklusive lunch).
Ledamöter ombeds anmäla sitt deltagande i förväg då lunch behöver bokas.

§89 **Sammanträdestider 2026**
Styrelsens beslut
- att godkänna mötestiderna för 2026 med ändring till den 23 januari istället för den 16 januari och att lägga ärendet till handlingarna.

Beskrivning av ärendet
Förbundschefen presenterar förslag på sammanträdestider för 2026. Sammanträden planeras att hållas under förmiddagar kl. 09.00–12.00 om inte annat anges.
Föreslagna datum:
- 23 januari (ändrat från 16 januari)
- 13 februari – strategidag förmiddag (inklusive lunch)
- 27 mars
- 8 maj
- 15 juni, måndag (inklusive lunch)
- 21 augusti
- 25 september – heldag, strategidag förmiddag och möte eftermiddag
- 27 november (inklusive lunch)

Medlemssamråd planeras att hållas under april.

§90 **Övriga frågor**
Inga övriga frågor.

§91 **Avslutning**
Ordföranden Sebastian Olsson förklarar mötet avslutat.

§ 78 Dnr 2025-00069

Beslut om delårsrapport efter augusti 2025

Direktionen för Värends räddningstjänstförbunds beslut
Direktionen godkänner delårsrapport per augusti 2025.

Bakgrund
Direktionen ska årligen få en uppföljning per augusti. Delårsrapporten omfattar uppföljning av ekonomi, personal och verksamhet.

Beslutsunderlag
I sammanfattningen för delårsrapport 2025 framgår följande:

Direktionen har under perioden haft fem protokollförda sammanträden: 21 januari, 6 februari, 24 april, samt 12 och 19 juni.

Sjukskrivningstalen är fortsatt låga och frisknärvaron är hög. Personalomsättningen inom deltids-organisationen har, likt motsvarande period förra året, varit fortsatt låg. Nio personer har sagt upp sig under årets första åtta månader och det motsvarar 5 procent. Detta är låga siffror och under rikssnittet och mycket positivt sett till kostnaderna för rekrytering, marknadsföring och inte minst utbildning. Glädjande är att vi inom perioden har anställt 13 nya medarbetare. Under året har det inte inträffat några större långvariga insatser som varit personalkrävande i sådan omfattning annat än vad som ryms inom budget.

Ägaröverläggningar med medlemskommunerna genomfördes den 17 februari.

Förbundet uppvisar ett överskott på 4 991 tkr efter augusti.
Vi har inledningsvis under året haft flera vakanser, huvudsakligen inom avdelningen Insats och beredskap.

Försäljningsintäkterna är 600 tkr högre än budget efter 8 månader. Pensionsprognosen efter augusti visar på lägre pensionskostnader än den förra prognosen gjorde.

På årsbasis visar prognosen på ett överskott om cirka 6250 tkr.

Beslutet skickas till

För kännedom
Växjö kommun
Alvesta kommun

VÄRENDS RÄDDNINGS TJÄNST

Datum

Upprättad av
Förbundschef

Beteckning/dnr
2025-00069

Datum
2025-10-16

Kategori/Ver
Rapport

Delårsrapport per augusti 2025

Värends Räddningstjänst

Värends Räddningstjänst, Box 1232, 351 12 Växjö **Besöksadress:** Fagrabäcksvägen 7 (infart Norrtullsgatan)
Organisationsnummer: 222000-1396 **Telefon:** 0470-76 65 00 **Fax:** 0470-127 17 **E-post:** raddningstjansten@vaxjo.se www.vrtj.se

Innehållsförteckning

Sammanfattning 3
Ekonomisk redovisning 4
Driftredovisning 4
Investeringsredovisning 8
Uppföljning kapitalkostnader 9
Uppdrag kopplade till finanspolitisk inriktning 9
Personalredovisning 11
Medarbetarna i siffror 11
Uppföljning av personalpolitiska mål och uppdrag 12
Verksamhetsredovisning 17
Uppföljning av riktningsmålen 18
Övrig verksamhetsrelaterad information 23

Sammanfattning

Direktionen har under perioden haft fem protokollförda sammanträden: 21 januari, 6 februari, 24 april, samt 12 och 19 juni.

Sjukskrivningstalen är fortsatt låga och frisknärvaron är hög. Personalomsättningen inom deltidsorganisationen har, likt motsvarande period förra året, varit fortsatt låg. Nio personer har sagt upp sig under årets första åtta månader och det motsvarar 5 procent. Detta är låga siffror och under rikssnittet och mycket positivt sett till kostnaderna för rekrytering, marknadsföring och inte minst utbildning. Glädjande är att vi inom perioden har anställt 13 nya medarbetare.

Under året har det inte inträffat några större långvariga insatser som varit personalkrävande i sådan omfattning annat än vad som ryms inom budget.

Ägaröverläggningar med medlemskommunerna genomfördes den 17 februari.

Förbundet uppvisar ett överskott på 4 991 tkr efter augusti.

Vi har inledningsvis under året haft flera vakanser, huvudsakligen inom avdelningen Insats och beredskap.

Försäljningsintäkterna är 600 tkr högre än budget efter 8 månader.

Pensionsprognosen efter augusti visar på lägre pensionskostnader än den förra prognosen gjorde.

På årsbasis visar prognosen på ett överskott om cirka 6250 tkr.

Ekonomisk redovisning

Driftredovisning

DRIFTREDOVISNING	Perioden januari-augusti 2025				Helår		
	Utfall	Budget	Budget-avvikelse	*Utfall fg år*	Prognos	Budget	Budget-avvikelse
Verksamhet, tkr	**netto**	**netto**	**netto**	***netto***	**netto**	**netto**	**netto**
240000 Värends Räddningstjänst	64 078	61 092	2 986	62 778	94 989	91 638	3 351
241100 Direktion	-431	-352	-79	-263	-646	-528	-118
242100 Förbundschef/Räddningschef	-13 576	-14 131	555	-12 732	-20 257	-21 196	939
245100 Samhällssäkerhet	-2 271	-2 901	630	-2 570	-3 220	-4 351	1 131
246100 Insats och beredskap	-35 920	-34 955	-965	-35 285	-52 390	-52 432	42
247100 Utbildningsenheten	-1 095	-1 774	679	-470	-1 392	-2 661	1 269
247400 Fastighet och teknik	-6 923	-6 980	57	-6 144	-10 834	-10 470	-364
Summa exkl semesterlöneskuld	**3 862**	**-1**	**3 863**	**5 314**			
Förändring semesterlöneskuld	1 119	-100	1 219	911			
Summa inkl semesterlöneskuld	**4 981**	**-101**	**5 082**	**6 225**	**6 250**	**0**	**6 250**

Analys av periodens utfall och helårsprognos

Inga långa och/eller kostnadskrävande räddningsinsatser har genomförts inom förbundet under perioden som har påverkat ekonomin.

Flera vakanser inledningsvis under året, huvudsak från insats och beredskap.

Svårigheter med fordonsleveranser gör det svårt att investera i enlighet med budget vilket ger ett överskott om ca 1400 tkr i kapitalkostnadsbudgeten.

Förbundet genomför en optionsutbildning GRIB under året som ger överskott.

Pensionskostnaden 2025 för Värends Räddningstjänst prognostiseras efter augusti bli lägre jämfört med tidigare prognos. Främsta orsaken är ny information om äldre anställningar vilket ger lägre försäkringspremier. Vidare är prognosen för den avgiftsbestämda pensionen lägre då fler slutat sin anställning. Mot det kan ställas högre pensionsutbetalningar då en arbetstagare påbörjat sin pension tidigare än antaget.

Överskottet förväntas bli cirka 6250 tkr.

Resultat och balansräkning VRTJ

Resultaträkning

RESULTATRÄKNING (tkr)	Utfall	Utfall	Prognos	Budget
	2025-08	2024-08	2025-12	2025-12
Verksamhetens intäkter	7 476	6 265	11 167	10 215
Verksamhetens kostnader	-68 089	-62 620	-103 604	-101 953
Avskrivningar enligt plan	-3 217	-3 258	-4 825	-6 525
Verksamhetens Nettokostnader/intäkter	**-63 830**	**-59 613**	**-97 262**	**-98 263**
Finansiella intäkter	1 063	1 733	1 595	1 530
Finansiella kostnader	-903	-2 653	-982	
Resultat före kommunbidrag	**-63 670**	**-60 533**	**-96 649**	**-96 733**
Ägartillskott/bidrag från Växjö kommun	54 609	53 146	82 042	76 914
Ägartillskott/bidrag från Alvesta kommun	14 042	13 611	20 857	19 819
Årets resultat	**4 981**	**6 224**	**6 250**	**0**

Balansräkning

Balansräkning (tkr)	2025-08	2024-12
TILLGÅNGAR		
Anläggningstillgångar	**39 806**	**40 310**
Mark, byggnader och tekniska anläggningar		
Maskiner och inventarier	39 806	40 310

Omsättningstillgångar	**97 026**	**118 065**
Kortfristiga fordringar	10 857	60 561
Koncernkonto	86 169	57 504
SUMMA TILLGÅNGAR	**136 832**	**158 375**
EGET KAPITAL OCH SKULDER		
Eget kapital	**26 632**	**21 651**
Eget kapital vid årets ingång	21 651	15 388
Årets resultat	4 981	6 263
Avsättningar	**59 813**	**59 910**
Varav pensioner	26 635	26 732
Varav övriga avsättningar	33 178	33 178
Skulder	**50 387**	**76 814**
Långfristiga skulder		
Kortfristiga skulder	**50 387**	**76 814**
Leverantörsskulder	1 947	10 231
Interimsskulder	4 537	7 977
Övriga kortfristiga skulder	43 903	58 606
SUMMA EGET KAPITAL, AVSÄTTNINGAR OCH SKULDER	**136 832**	**158 375**

Redovisningsprinciper

Allmänt

Lagen om kommunal bokföring och redovisning stadgar bland annat att bokföring och redovisning ska ske enligt god redovisningssed. Innebörden i detta bestäms och utvecklas genom nya och förändrade rekommendationer och lagar eller genom att ny praxis uppstår.

Förutom att redovisningen ska vara rättvisande finns övriga vägledande principer såsom försiktighets- och öppenhetsprincipen.

Värends Räddningstjänstförbund tillämpar lagen om kommunal bokföring och redovisning och rekommendationer från Rådet för Kommunal Redovisning.

Periodisering

I allt väsentligt har samtliga kostnader och intäkter hänförliga till redovisningsåret bokförts som sådana, det vill säga periodiserats.

Semesterlöneskulden, skulden till personalen för sparade semesterdagar, okompenserad övertid samt arbetsgivaravgift redovisas som kortfristig skuld.

Pensionsskuld

Pensionsskulden är den beräknade framtida skuld som Värends räddningstjänstförbund har till arbetstagare och pensionstagare. Den samlade pensionsskulden, inklusive löneskatt återfinns under raderna avsättningar för pensioner och kortfristiga skulder. Under avsättningar redovisas den särskilda avtalspensionen. Som kortfristig skuld finns de pensioner som tjänats in av de anställda under 2024, men som betalas ut under 2025. Från 1998 betalas årligen hela intjänandet av avtalspension ut för individuell placering.

Värdering

Anläggningstillgångar har upptagits till anskaffningsvärde efter avdrag för planenliga avskrivningar. Avskrivningar av anläggningstillgångar görs efter en bedömning av tillgångens nyttjandeperiod, viss vägledning finns i RKR:s idéskrift ”Avskrivningar”. Avskrivning påbörjas när anläggningarna tas i bruk. Den ekonomiska livslängden för en anläggningstillgång ska uppgå till minst tre år och anskaffningsvärdet till minst ett basbelopp.

Investeringsredovisning

	Årets investeringar 2025			
tkr	Utfall jan-aug	Budget helår	Prognos utfall helår	Budgetavvikelse prognos, helår
Tunga fordon stegbil	0	-10 500	0	-10 500
FIP fordon	-2 715	-2 100	-2 715	615
Persontransport (El-bil)	0	-600	-600	0
Skyddsutrust-ning/skyddskläder	0	-500	-500	0
Räddningsmateriel	0	-400	-400	0
Slang	0	-150	-150	0
Båt	0	-150	0	-150
Löpband	0	-90	0	-90
Ventilation nothem-met	0	-500	0	-500
Hjälmar	0	-1 400	-1400	0
Rakel, fordonsdato-rer och nav-utrust-ning	0	-500	0	-500
Alarmeringsutrust-ning	0	-1 000	0	-1000
Samband & ledning / RC	0	-50	-50	0
Möbler och annan utrustning	0	-100	-100	0
Summa	**-2 715**	**-18 040**	**-5 915**	**-12 125**

Uppföljning kapitalkostnader

tkr	Budget helår	Utfall perioden	Prognos, utfall helår	Justering budget	Budgetavvikelse helår
Kapitalkostnader	-6 525	-3 217	-5 087		**-1 438**
Varav avskrivningar					
Varav internränta					

Uppdrag kopplade till finanspolitisk inriktning

Över en rullande femårsperiod ska kommunens överskott vara en procent av summan av skatteintäkter och utjämning.

tkr				
	Augusti 2025	Prognos 2025	2 024	2 023
Årets resultat	4 990	6 250	6 262	6 197
Realisationsvinster	0	0	0	-797
Balanskravsresultat	4 990	6 250	6 262	5 400

Riktningsmålets utveckling - en sammanfattning

Vi uppfyller kravet och överskottet är 4991 tkr.

		Uppdrag
N/S		**Vid verksamhetsårets slut ska det egna kapitalet uppgå till 5 procent av medlemskommunernas nettobidrag före lönejusteringar** Vi har idag en positiv prognos som visar på ett överskott vid årets slut.
N/S		**Se över våra inköp, avtal och hur vi arbetar med upphandling, samt höja kompetensen inom dessa områden inom förbundet** Arbetet har kommit igång på allvar och vi har tillgång till en upphandlare från Växjö kommun på 50 procent. En översyn har gjorts gällande prioritering av upphandlingar och gällande avtal. Ett flertal upphandlingar har redan genomförts, och ett flertal är igång.

Personalredovisning

Medarbetarna i siffror

Personalstatistik

Antal anställda	2025	2024
Totalt antal anställda	**62 ***	**65 ***
Kvinnor	3	5
Män	59	60
Omräknade heltider	**62**	**65**
Kvinnor	3	5
Män	59	60
Tillsvidareanställningar	**54**	**57**
Kvinnor	3	5
Män	51	52
Tidsbegränsade anställningar	**16**	**14**
Kvinnor	0	0
Män	16	14

Sysselsättningsgrad (%)	2025	2024
Anställda med en grundanställning på 100 procent	**100**	**100**
Kvinnor	100	100
Män	100	100
Genomsnittlig sysselsättningsgrad	**100**	**100**
Kvinnor	100	100
Män	100	100

Åldersstruktur (%)	2025	2024
29 år eller yngre	8	6
30-49 år	61	68
50 år eller äldre	31	26

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro (%)	2025	2024
Samtliga anställda, total	**2,6**	**1,3**
Kvinnor	**	**
Män	2,7	1,3

Sjukdagar per snittanställd	2025	2024
Tillsvidareanställda, total	**10,1**	**4,3**
Kvinnor	**	**
Män	10,6	4,5

Sjukfrånvaro avser perioden 2024-07-01 till 2025-06-30, övriga nyckeltal har mätdatum 2025-07-01. Samtliga nyckeltal jämförs med föregående år.

**En medarbetare med flera anställningar räknas endast som en person i totalt antal anställda.*

***Enligt lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning presenteras inte statistik för de grupper som har färre än 10 medarbetare, detta för att informationen inte ska kunna hänföras till enskilda individer.*

Uppföljning av personalpolitiska mål och uppdrag

Växjö kommun säkrar kompetensförsörjningen genom att vara en attraktiv arbetsgivare som erbjuder goda arbetsvillkor

Riktningsmålets utveckling - en sammanfattning
Under vintern 2024 och våren 2025 genomfördes en extern verksamhetsanalys av heltidsorganisationen på Värends räddningstjänst. Efter att resultatet av analysen presenterades i maj har en handlingsplan med åtgärder tagits fram, som antogs av direktionen i juni. Arbetet har varit nödvändigt men krävande för både ledning och medarbetare, vilket har lett till att fokus för verksamheten har varit att grunduppdraget genomförs.

Kompetensförsörjningsutmaningen ligger främst i att rekrytera kvinnliga medarbetare samt medarbetare med annan etnisk bakgrund än svensk. Åtgärderna handlar om att skapa en arbetsplats som upplevs attraktiv med goda villkor både gällande anställningsvillkor och arbetsmiljö, inriktningen är för närvarande att arbeta med kultur och värdegrund.

Kompetensutvecklingsplan i syfte att säkerställa kompetensförsörjning för de operativa rollerna har påbörjats och fortsätter under året.

Arbetet med projektet Räddningstjänst under höjd beredskap (RUHB), ett långsiktigt arbete som utmanar förmågan att ställa om och samla ett stort antal medarbetare på kort tid, fortsätter med utbildning av interna instruktörer som i sin tur ska utbilda samtliga medarbetare.

Förbundet erbjuder goda förutsättningar för chefer och medarbetare gällande arbetsvillkor. Tillsvidareanställning på heltid är normen, chefstätheten är hög och personalomsättning ligger på en normalnivå. Inom området jämställdhet och mångfald finns utmaningar i form av både strukturella och kulturella hinder.

Beskrivning och analys av uppdrag och nyckeltal

Verksamhetsanalys
Verksamhetsanalys av heltidsorganisationen är genomförd med syfte att få en objektiv kartläggning av nuläget och en tydlig bild av vad som behöver utvecklas för att vi ska kunna möta framtidens krav. Utifrån analysen har en handlingsplan tagits fram. Det finns en förväntan och oro i organisationen kring resultat och effekter av planerade åtgärder. Positiv effekt på riktningsmålet förväntas ligga minst ett år fram i tiden.

Kompetensutveckling
Kompetensutvecklingsinsatser har främst riktat sig mot området räddningstjänst under höjd beredskap och vissa av brandmännens fokusområden. Som exempel har medarbetare utbildats för att kunna utföra tillpassning samt service och reparation av andningsskydd. Befälsutveckling har skett för att säkerställa kompetens för de operativa rollerna styrkeledare, insatsledare (IL) samt regional insatsledare (RIL).

Kompetensförsörjningsutmaningar på kort och lång sikt
Förvaltningar, bolag och förbund genomför sedan 2023 analyser av kritiska befattningar i organisationen utifrån en gemensam metodik.

Kompetensgap finns i nuläget främst inom deltidskåren. Styrkeledarkompetens behöver säkerställas på kort och lång sikt. När det gäller kompensförsörjningen inom deltidskåren i stort kan en satsning för att attrahera kvinnor och personer med annan etnisk bakgrund än svensk vara en del av lösningen. Tidigare insatser har handlat om en ökad synlighet i medier/sociala medier samt skapandet av ändamålsenliga lokaler.

Förbundet har för första gången på många år tillräcklig bemanning när det gäller brandingenjörer. En del av en lyckad kompetensförsörjning har varit satsningen på att kombinera brandingenjörsrollen med en operativ roll som insatsledare.

Räddningstjänst under höjd beredskap som en del av Sveriges civila försvar, är ett projekt för att stärka räddningstjänstens förmåga att agera vid höjd beredskap och ytterst krig. Effektiva och samordnade räddningsinsatser vid höjd beredskap och krig kräver att räddningstjänsten ges möjlighet till planering, utbildning, övning och personella och materiella resursförstärkningar. Man räknar med att bemanningen kan komma att behöva fördubblas i händelse av kris eller krig. I projektet, som kommer pågå under flera år, har de första utbildningsinsatserna för medarbetare planerats och genomförts. Den första delen handlar om att skapa förståelse för krigets kontext. I nästa steg ska instruktörer som i sin tur ska utbilda Värends räddningstjänsts medarbetare utbildas.

Anställningar och anställningsformer
Statistiken vad gäller sysselsättningsgrad visar att heltidsarbete är norm i förbundet, det fåtal medarbetare som arbetar deltid gör det enligt eget önskemål.

För befattningen insatsledare har personalomsättningen ökat. Omsättningen har varit positiv på så sätt att förbundet numera rekryterar med utgångspunkt i förbundets behov av verksamhetsutveckling inom specifika områden. Ett exempel på en sådan rekrytering är en insatsledare som kombinerar den operativa rollen med brandingenjörsarbetsuppgifter.

Jämställdhet och likabehandling
Jämställdhet i aspekten de normer och beteenden som ligger till grund för hur man pratar om frågor som rör jämställdhet och mångfald på arbetsplatsen och hur vi bemöter dem vi är till för är ett område som förbundet arbetar med långsiktigt utifrån verksamhetsmålet *Påbörja arbete för ökad jämställdhet och mångfald inom räddningstjänsten enligt MSB: s inriktning och handlingsplan.* Tyvärr ser vi en nedåtgående trend där kvinnorna i heltidsstyrkan blir färre. De åtgärder som är kopplade till verksamhetsanalysens handlingsplan, exempelvis arbete med kulturförändring, medarbetarskap och förändringsvilja, har bäring även på denna fråga och bör ge resultat de kommande åren.

En kartläggning av chefstätheten har genomförts i Växjö kommunkoncern under 2024 för att synliggöra eventuella skillnader utifrån verksamhetens krav och komplexitet samt ur ett jämställdhetsperspektiv. För förbundet visar kartläggningen att i likhet med övriga manligt kodade verksamheter i kommunkoncernen ses ett förhållandevis lågt antal medarbetare per chef och en låg sjukfrånvaro som möjlig följd därav.

Framtid och omvärld
Kompetensutveckling i syfte att öka antalet medarbetare med fler operativa kompetenser både gällande befäl och övriga roller i den utryckande styrkan behöver ske för att fler brandmän ska få fler kompetenser och kunna vara flexibla i vilken roll de kan ha vid utryckning. Organisationen behöver röra sig från ett konservativt arbetssätt där ålder och tid i anställning styr till ett individanpassat arbetssätt där individens förmåga och intresse styr. För att det ska vara möjligt behöver en kulturförändring samt ett förändrat arbetssätt tillkomma.

Kompetensförsörjningen kan komma att påverkas negativt av de förändrade reglerna gällande andningsskydd som innebär att det inte är möjligt att ha skägg när andningsskydd används. Farhågorna gäller främst medarbetare inom deltidskåren, som kan välja att lämna sin tjänst eller inte gå in i ett uppdrag när självbestämmandet över det egna utseendet minskar.

	Uppdrag
N/S	**Fortsätta värdegrundsarbetet genom utbildning och dialog.** Efter utförd verksamhetsanalys togs en handlingsplan fram som antogs av direktionen 12 juni 2025. I handlingsplanen finns bland annat punkter som konflikthantering, medarbetarskap och kulturförändring. Arbetet med handlingsplanen har inletts och kommer intensifieras under hösten och vintern med bland annat konsult som kommer arbeta både med chefer och medarbetare.
N/S	**Genomföra kompetenshöjande insatser om likabehandling för en inkluderande arbetsmiljö** Arbetet är planerat att genomföras i höst. Många av frågorna kommer hanteras i samband med arbetet med

	Uppdrag
	handlingsplanen efter utförd verksamhetsanalys där bland annat medarbetarskap och kulturförändring finns med.
KF	**Möjliggör kombinationstjänster** Detta är ett arbete som är pågående där vi idag har personal som jobbar i kommunen men även är anställda som RiB brandmän.

Växjö kommun har friska medarbetare

Riktningsmålets utveckling - en sammanfattning
Verksamhetsanalys är genomförd, handlingsplan med tidsplan är framtagen och genomförande har påbörjats. Låg sjukfrånvaro och hög grad av delaktighet, dialog och information visar att bortsett från ett lägre engagemang finns goda förutsättningar för friska medarbetare. Fokus i arbetsmiljöarbetet är därför att hantera minskad motivation genom att arbeta med konflikter och kultur.

Beskrivning och analys av uppdrag och nyckeltal
Minskad sjukfrånvaro gynnar både den enskilde individen och verksamhetens förutsättningar för kompetensförsörjning. Sjukfrånvaron bland de anställda i förbundet ligger på 2,6 procent. Jämfört med föregående delår är det en ökning, men sjukfrånvaron ligger fortfarande på en låg nivå.

Analyser genomförda av Nyckeltalsinstitutet pekar på att antalet medarbetare per chef (det som brukar kallas chefstäthet) påverkar organisationens hälsa och visar sig genom till exempel korttidssjukfrånvaro. För förbundets del visar en kartläggning av chefstätheten att goda förutsättningar finns för ett tillgängligt ledarskap med en god arbetsmiljö i fokus.

När det kommer till könsfördelningen i arbetsgrupperna visar personalstatistiken att 5 procent av de anställda är kvinnor och 95 procent är män. De avdelningar/enheter som har jämnast fördelning mellan könen är delar av RiB-organisationen.

Hållbart medarbetarindex (HME) kan ge indikationer på i vilken utsträckning medarbetare trivs på sin arbetsplats och har ett hållbart arbetsliv. För förbundet visar det senaste resultatet av medarbetarenkäten från hösten 2024 ett sammanvägt HME på 65 av 100 vilket kan tyda på att medarbetarna har en lägre motivation och något sämre förutsättningar att göra sitt bästa för organisationen. Verksamhetsanalysen bekräftar medarbetarnas upplevelse kopplat till HME vilket gör att åtgärderna i handlingsplanen som tagits fram med utgångspunkt i verksamhetsanalysen över tid också kommer att ge effekt på HME.

Införande av Arbetsmiljöverkets nya bestämmelser om andningsskydd pågår. Införandet förväntas minska risken för ohälsa hos medarbetares kopplat till minskad exponering av skadliga partiklar. Risk för sämre social arbetsmiljö finns utifrån att bestämmelserna minskar medarbetarnas möjlighet till självbestämmande över det egna utseendet.

Framtid och omvärld
För att skapa förutsättningar för friska och motiverade medarbetare som tillsammans med ledningen kan möta framtidens utmaningar prioriterar förbundet arbetet med åtgärderna i

verksamhetsanalysens handlingsplan. Målet är att över tid förändra kultur och därigenom öka förändringsvilja bland medarbetarna vilket i sin tur underlättar utveckling av förbundets förmåga både i den dagliga verksamheten och vid eventuell samhällskris.

	Uppdrag
KF	**Höjt friskvårdsbidrag** Aktiviteten är genomförd och samtlig personal har tillgång friskvårdsbidrag på 2500kr

Verksamhetsredovisning

LÄSANVISNING

I de följande kapitlen ges en verksamhetsredovisning i processperspektiv. Växjö kommun har strukturerat koncernens styrning i fem huvudprocesser. Processerna verkar över organisationsgränserna och fokuserar på ett gemensamt värdeskapande och en tydlig leverans till dem vi är till för.

Riktningsmålens utveckling värderas

Varje process beskrivs i ett eget kapitel med separata avsnitt för de till processen kopplade riktningsmålen. Varje avsnitt inleds med en kort beskrivning av riktningsmålets utveckling. Målen saknar explicita måltal och är av karaktären riktningsmål där önskvärd riktning eller utveckling definieras med hjälp av angivna nyckeltal. Genom att inte ange absoluta värden för respektive mål främjas ett ständigt förbättringsarbete.

Bedömning av måluppfyllelse sker på kommunövergripande nivå och baseras på utfallet i samtliga nyckeltal kopplade till respektive mål i Växjö kommuns budget.

Nämnden/bolaget analyserar sitt bidrag till måluppfyllelse utifrån nyckeltalens utfall.

Nämndens/bolagets bedömning av status på måluppfyllelse är att se som stöd för huvudprocessägaren i dennes samlade bedömning av riktningsmålens utveckling på koncernnivå.

Sammanfattande beskrivning och analys

I den sammanfattande beskrivningen och analysen av verksamhet, uppdrag och nyckeltal som följer efter den inledande beskrivningen av riktningsmålets utveckling ges information om för perioden betydelsefulla aktiviteter, åtgärder, resultat och effekt. Här ges även tillfälle att ge en djupare analys och åtgärdsförslag avseende de nyckeltal som avviker väsentligt från önskvärd utveckling. Avsnittet avslutas med ett resonemang om framtid och omvärld.

Uppdrag och nyckeltal

I avsnittet rörande uppdrag beskrivs den aktivitet samt det resultat och effekt som har uppnåtts avseende de till riktningsmålet kopplade uppdragen. Under respektive rubrik indikeras status på uppdragets realiserade effekt med en röd, gul eller grön färgmarkering där grön markering anger att uppdraget är avslutat och förväntad effekt är uppnådd.

Under rubriken nyckeltal redovisas utfallet i de nyckeltal som fungerar som indikatorer för såväl riktningsmålets utveckling som bedömning av det samlade effektivitetsmålet. Nyckeltalen är märkta med RK för resultat och kvalitet och E för effektivitet. Kolumnrubriken period anger vilken period som utfallet noteras för. Positiv utveckling av noterat utfall i förhållande till den förra mätningen anges med en uppåtgående pil och negativ utveckling av noterat utfall anges med en nedåtgående pil. Kolumnrubriken jämförelse med större stad ger information om respektive nyckeltals utfall i förhållande till det genomsnittliga värdet för kommungruppen större stad i Kolada. Samma utfall eller bättre indikeras med grön färgmarkering och sämre utfall indikeras med röd färgmarkering. I de fall där vi använder lokala mått som inte kan jämföras med denna

referensgrupp utgör hittills bäst inrapporterad data för Växjö kommunkoncern bas för jämförelsen och är därmed det accepterade värdet. I de fall detta förekommer noteras det i anslutning till aktuellt nyckeltal.

Merparten av indikatorerna för måluppföljning kommer från Kolada som är en nationell statistikdatabas för kommun och landsting. Information publiceras med viss fördröjning vilket får till följd att flera av nyckeltalen refererar till annan period än det aktuella verksamhetsåret.

Uppföljning av riktningsmålen

Skapa förutsättningar för ett växande näringsliv och en fungerande arbetsmarknad

I Växjö kommun gäller full sysselsättning

Riktningsmålets utveckling - en sammanfattning
Värends räddningstjänst tillhandahåller idag praktikplatser från förbundets grundskolor, utbildningen Skydd mot olyckor (SMO, brandmansutbildning) och brandingenjörsprogrammen.

Framtid och omvärld
Värends räddningstjänstförbund anser att det är viktigt att tillhandahålla praktikplatser för att skapa en bra grund för framtida rekryteringar. Brandingenjörer är en svårrekryterad grupp där det i nuläget råder en obalans på marknaden mellan utbud och efterfrågan. Detta innebär nya förutsättningar, vilket eventuellt kommer skapa ett behov av andra kompetenser i framtiden. Förbundet behöver bevaka utvecklingen och marknadsföra sig mot nya yrkesgrupper för att säkerställa en god kompetensförsörjning även i framtiden.

	Uppdrag
KF ○	**Andel upphandlingar där krav ställs på att ta emot personer som står långt ifrån arbetsmarknaden ska öka**
	Ej aktuell.

Fler jobb och växande företag bygger Växjö starkt

Beskrivning och analys av uppdrag och nyckeltal

Avdelningen för samhällssäkerhet medverkar med övriga förvaltningar och bolag i koncernen för att för främja en bra företagsservice.

Framtid och omvärld
Samverkan med övriga räddningstjänster i Kronobergs län och Blekinge pågår i syfte att likställa den skadeförebyggande verksamheten.

Vägen till jobb och etablering ska vara kort

Beskrivning och analys av uppdrag och nyckeltal
Värends Räddningstjänst har praktikplatser för elever som genomgår utbildningen för brandingenjörer, skydd mot olyckor och räddningstjänstsutbildning för brandingenjörer (RUB).

Framtid och omvärld
Vi ser att detta är en fortsatt viktig del i vårt arbete, och som bör utvecklas för att få framtida medarbetare att söka sig till oss.

Utveckla och förvalta en växande och trygg stad, tätort och landsbygd

Bättre fungerande och mer miljösmart samhällsplanering

Riktningsmålets utveckling - en sammanfattning
Åtta av förbundets utryckningsfordon tankas med det fossilfria bränslet HVO100. I takt med våra utryckningsfordon byts ut kommer fler framföras på HVO. Förbundet har även en elbil för persontransporter och under hösten kommer ytterligare två elbilar levereras. Det innebär att förbundet kommer totalt tre elbilar för persontransporter.

Förbundet använder cykel i tätortsnära ärenden och myndighetsutövning.
Gällande de operativa räddningsinsatserna har räddningstjänsten till uppdrag enligt Lag om skydd mot olyckor (LSO), att minska skadorna till följd av olyckor på människor, egendom och miljö. Detta innebär att förbundets personal ska ha en hög kompetens samt utvecklade metoder för att på ett effektivt sätt, vid räddningsinsatser, minska den negativa miljöpåverkan som uppstår vid en olycka. Räddningstjänsten har ansvaret under en pågående räddningsinsats, och när en räddningsinsats är avslutad är det av vikt att det finns en god samverkan med andra samhällsaktörer för att omhändertagandet ska bli så bra som möjligt och den negativa miljöpåverkan ska bli så liten som möjligt

Framtid och omvärld
För Sveriges räddningstjänster har miljöfrågorna blivit allt mer aktuella de senaste åren och med stor sannolikhet kommer fokuset bestå och öka över tid. Detta kommer innebära att förbundet behöver ha en god förmåga att hantera olyckor på ett effektivt sätt men även ha ett brett miljötänk i hela förvaltningsorganisationen. Förbundets miljöpolicy beskriver nuläget men även en önskad målbild, i denna finns det aktiviteter som förbundet behöver arbeta med framåt för att på ett systematiskt sätt kontinuerligt arbeta med miljöfrågorna.

Fler bostäder och minskad segregation bygger Växjö hållbart och helt

Riktningsmålets utveckling - en sammanfattning
Vi har idag ett mycket bra samarbete med bygglovsavdelningen på Växjö och Alvesta kommun där vi stödjer dem i yttrande om brandskydd vid ny- och ombyggnationer.

Framtid och omvärld
Vi ser att behovet av samverkan ökar då utveckling av nya innovationer som exempelvis användandet av solceller, laddning av elfordon mm. ökar allt mer. Utvecklingen ska inte bromsas utan tvärtom behöver vi hitta bra lösningar tillsammans för ett fortsatt bra brandskydd.

Samhällsplaneringen ska bidra till en ökad trygghet

	Uppdrag
N/S	**Fortsätta stödja/medverka i Linnéuniversitetets forskningsprojekt "Hållbart sambruk av räddningsaktörer i svensk landsbygd".** Vi fortsätter att stödja Linnéuniversitetets projektledare med uppgifter och medverkar också i Cisa.
N/S	**Ta fram en fordonsplan som möter framtida behov och förmåga.** Pågående och underlag för nuvarande fordonspark är framtagen gällande vilka år de bör bytas ut. Intern riktlinje är 20 år på tunga fordon och 10 år för mindre fordon/personbilar.
N/S	**För att stärka den enskildes förmåga att förebygga olyckor samt hindra och begränsa skador till följd av olyckor, ska riktade informationsinsatser genomföras inom förbundets område** Pågår ständigt med bland annat utbildningar för barn och ungdomar, exempelvis Bamses brandskola för samtliga förskoleklasser i förbundet.
N/S	**Ta fram förutsättningar och förslag på hur förbundet skulle kunna driva en Trygghetscentral samt utreda eventuella stordriftsförmåner.** I Växjö kommuns budget för 2025 finns uppdraget "utred vilka funktioner som kan ligga i en kommunal trygghetscentral". Uppdraget ligger under kommunstyrelsen, och Värends räddningstjänst är delaktig i projektet.
N/S	**Starta upp projekt för ny brandstation i Alvesta** Arbetsgruppen som består av personal från Värends räddningstjänst, Allbohus och Alvesta kommun har tagit fram ett behovsunderlag samt en grov skiss hur en brandstation kan se ut. Studiebesök har gjorts på Osbys nya brandstation. Kommunstyrelsen i Alvesta har uppdragit till Allbohus att ta fram underlag tillsammans med Värends räddningstjänst.
N/S	**Utveckla ledningspersonalens kompetens och förmåga till operativ ledning enligt ELS** Utbildningsdag för samtliga arbetsledare och befäl i förbundet är genomfört 8-15/5.
N/S	**Utbilda och organisera civilpliktiga och insatsstyrkorna för att stärka förmågan under höjd beredskap** Arbetet med utbildning pågår och all personal inom Värends räddningstjänst genomförde första delen innan 1 juli.
N/S	**Möjliggöra kompentensutveckling hos RiB-personal för att utveckla specialistkompetenser**

	Uppdrag
	En inventering av specialkompetenser i vår RiB-organisation pågår, vilken kan användas vid insatser under räddningstjänst under höjd beredskap. Tre personer från RiB-organisationen kommer vidareutbildas till instruktörer för oexploderad ammunition (OXA).

	Nyckeltal	Period	Utfall kvinnor/flickor	Utfall män/pojkar	Utfall	Utveckling över tid	Jämförelse med större stad
KF	Responstid (tid från 112-samtal till första resurs är på plats) för räddningstjänst, medianantid i minuter	2024			11	→	

Styra och stödja för en hållbar utveckling

Barn och ungas välbefinnande ska vara gott

	Uppdrag
N/S	**Utreda förutsättningarna för att starta en ungdomsbrandkår.** Utredningen är klar och personalen på brandstationen Ingelstad har som målsättning är att starta upp en ungdomsbrandkår i Ingelstad i augusti.

Alla som bor, verkar och lever i Växjö kommun ska känna trygghet och tillit

	Uppdrag
KF	**Stärk IT-skydd och säkra informations- och cybersäkerheten** Uppstartsmöte har genomförts för undersöka vilka behov vi har och vad som eventuellt behöver göras framöver.

Alla kommuninvånare ska kunna bo, leva och verka med så låg påverkan på miljö och klimat som möjligt

Ej relevant i denna rapportering

Kommunen har en effektiv och långsiktig ekonomistyrning som präglas av en god ekonomisk hushållning av gemensamma resurser

Riktningsmålets utveckling - en sammanfattning
Förbundet uppfyller de ställda krav på god ekonomisk hushållning och balanskrav.
Beskrivning och analys av uppdrag och nyckeltal

Framtid och omvärld
Vi ser en ökad kostnadsökning på grund av inflation, valutakurser vid inköp av räddningsfordon och materiel.

	Uppdrag
N/S	**Minska förbundets förbrukning av fossila bränslen**
	Två nya elbilar är beställda och kommer ersätta nuvarande bilar som används vid bland annat tillsyner. Arbetet pågår kontinuerligt med att följa upp möjligheten att tanka HVO i våra fordon där leverantör har godkänt detta drivmedel. Tyvärr finns inte möjlighet att tanka HVO på alla våra orter som har brandstationer i dagsläget.

Övrig verksamhetsrelaterad information

Händelser under delåret

Händelsetyp	2 025	2 024
Brand i byggnad	81	73
Brand ej i byggnad	161	82
Trafikolycka	185	182
Automatiskt brandlarm	271	304
Hjärtstoppslarm	51	54
Suicid/försök till suicid	37	43

Insatser

Operativa avdelningen har under årets första åtta månader genomfört 1023 insatser (943 st år 2024). Det är en liten ökning jämfört med föregående år. Ett positivt trendbrott kan noteras gällande antalet suicidlarm, som har minskat jämfört med 2024. Detta är särskilt glädjande då vi under tidigare år sett en ökande tendens inom detta område.

Förbundets resurser har under perioden använts i 7 533 timmar för räddningsinsatser, vilket är en markant ökning jämfört med föregående år (5 527 timmar). Denna ökning förklaras främst av: Ett ökat antal egna larm inom förbundet. Utlarmning via dynamisk resurshantering (DRH). Större insatser i andra kommuner där Värends räddningstjänst har bistått med personal.

Trots den ökade resursanvändningen har vi inte haft någon större resurskrävande händelse under perioden. Däremot har den torra våren lett till en ökning av bränder i skog och mark jämfört med 2024.

Uppföljning avdelningen Samhällsäkerhets arbete

Nedan presenteras rådande status över avdelningens fortlöpande arbete. Först presenteras avdelnings tillsynsverksamhet med utgångspunkt från tillsynsplan 2025 och därefter övriga ärenden som hanteras av avdelningen.

Tillsynsverksamheten

Tillsynsverksamheten är en viktig del i arbetet med att stärka den enskildes förmåga att själv förebygga och minska effekterna av oönskade händelser samt ett effektivt verktyg för Värends räddningstjänst i arbetet med att förebygga olyckor i samhället. Tillsyn utförs för att säkerställa att den enskilde följer lagen men är även ett tillfälle för att ge råd och stöd till den enskilde. Med den enskilde avses här både enskild person och företag eller andra verksamheter. Tillsynsverksamheten omfattar både tillsyn enligt lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO) och tillsyn enligt lag (2010:1011) om brandfarlig och explosiv vara (LBE).

Enligt tillsynsplan 2025 ska totalt 200 tillsyner (LSO och LBE) genomföras där 180 är så kallade regelbundna/planerade tillsyner och där resterande är händelsebaserade tillsyner. I skrivande

stund har totalt 101 tillsyner genomförts, detta är i linje med tillsynsplanen.

Avdelningen för samhällssäkerhet bemannas enligt följande: en avdelningschef, två brandingenjörer, en brandinspektör, en tillsynsförrättare, en insatsledare (brandingenjör) och tre brandmän som jobbar 20 procent på avdelningen.

Tillsyn, LSO

Tillsynsverksamheten (LSO) planeras och utförs enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter och allmänna råd om hur kommunen ska planera och utföra sin tillsyn enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor (MSBFS 2021:8). Ur nyss nämnda föreskrifts bilaga anges sådana byggnader och andra anläggningar för vilka riskerna vid brand generellt sett är stora och som därmed bedöms som tillsynspliktiga. Utöver de byggnader och anläggningar som omfattas av nämnda bilaga ska räddningstjänsten utifrån sin kunskap om lokala förhållanden även identifiera om det finns byggnader och anläggningar inom räddningstjänstens område som bör genomgå tillsyn trots att de per definition inte omfattas av bilagan. Vidare ska räddningstjänsten även ha en planering för tillsyn av de anläggningar som omfattas av skyldigheterna i 2 kap. 4 § LSO.

Efter att alla tillsynspliktiga byggnader och anläggningar i räddningstjänstens område sammanställts fastställer räddningstjänsten en tillsynsfrist för respektive tillsynsobjekt. En generell vägledning gällande tillsynfrist, som primärt bygger på verksamhetstyp och byggnadens utformning, har tagits fram gemensamt av räddningstjänsterna i Kronoberg och Blekinge län. I grunden följer räddningstjänsten nämnda vägledning med viss lokal anpassning. Utöver verksamhetstyp och byggnadens utformning kan fristen för ett tillsynsobjekt även påverkas av erfarenheter från tidigare tillsynsbesök, erfarenheter från insatser eller andra inträffade händelser inom räddningstjänstens geografiska område eller i omvärlden, nya allmänna råd och föreskrifter eller förändringar i redan befintliga sådan, erfarenhet från brand- och olycksutredningar etcetera.

Notera att det utöver den regelbundna tillsynen även finns händelsebaserad tillsyn/övrig tillsyn, exempel på sådana tillsyner är; tillsyn vid festivaler och andra evenemang, tillsyn vid ny eller ändrad verksamhet, tillsyn vid indikationer på bristande brandskydd (indikationer kan ha uppmärksammats av allmänheten, annan myndighet eller räddningstjänstens egen personal) med mera.

Under perioden 1 januari – 31 augusti 2025 har avdelningen genomfört totalt 96 tillsyner utifrån LSO, se figur 1. Av de 96 tillsynerna är merparten strikta LSO-tillsyner (95) och en samplanerad LSO och LBE-tillsyn. Av de 96 tillsynerna är merparten regelbundna tillsyner, 11 tillsyner är dock så kallade ”händelsebaserade tillsyner” där samtliga genomförts tillsammans med andra myndigheter så som Polisen, Skatteverket och avdelningar inom Kommunerna.

Brister i brandskyddet som har föranletts till ett föreläggande/förbud är två under denna period. Bristerna är bland annat, bristande utrymningsmöjligheter från lägenhet, lägenhet ska vara en egen brandcell i EI60. Särskilt boende ska förses med boendesprinkler.

Tillsyn, LBE

Tillsynsverksamheten (LBE) planeras och utförs för de verksamheter inom räddningstjänstens område som bedriver tillståndspliktig hantering av brandfarlig och/eller explosiv vara. Tillsynsfristen för objekten regleras till viss del av tillståndstiden. Tillståndstiden för explosiv vara får

enligt lag (LBE) vara maximalt 3 år. För brandfarlig vara framgår det enbart ur lagstiftningen att tiden för tillståndet ska begränsas men inga maximala tillståndstider anges. Ur MSB:s handbok *tillstånd till hantering av brandfarliga gaser och vätskor* (publikationsnummer MSB607) framgår det dock att tillståndstiden bör begränsas till i storleksordningen 10 år. Vidare har räddningstjänsterna i Kronoberg och Blekinge län enats om en generell inställning om att tillståndstiden för brandfarlig vara normalt bör begränsas till maximalt 6 år.

Räddningstjänstens avsikt är att minst en tillsyn ska ske under tillståndets giltighetstid för verksamheter som har tillstånd för hantering av brandfarlig och/eller explosiv vara. Regelbunden tillsyn av verksamheter som hanterar brandfarlig vara (tillståndspliktig mängd) genomförs således generellt sett med sexårsintervall och för explosiv vara med treårsintervall. Notera att vid tillståndsgivning av så väl explosiv vara som brandfarlig vara sker i regel en avsyning, vilket innebär att tillståndshavaren minst får två platsbesök under tillståndets giltighetstid. Vidare genomförs årligen tillsyn på verksamheter som innehar tillstånd för försäljning av pyrotekniska artiklar (fyrverkerier) till allmänheten i samband med försäljning inför nyår.

Notera att det utöver den regelbundna tillsynen även finns händelsebaserad tillsyn/övrig tillsyn, exempel på sådana tillsyner är; tillsyn vid festivaler och andra evenemang eller tillsyn vid indikationer på bristande hantering. Indikationer på bristande hantering kan ha uppmärksammats av allmänheten, annan myndighet eller räddningstjänstens egen personal.

Under perioden 1 januari – 31 augusti 2025 har avdelningen genomfört totalt 14 tillsyner utifrån LBE, se figur 1. Av de 14 tillsynerna är en samplanerad LSO och LBE-tillsyn, och 13 strikta LBE-tillsyner.

Gällande de genomförda LBE-tillsynerna (brandfarlig vara) är en utmärkande brist att det fattas skyltning och utmärkning av den brandfarliga varan och dess rörledningar.

Vid tillståndsärenden så är det ofta verksamheterna får komplettera sina handlingar, då är det bland annat riskutredningar och rätt mängder brandfarlig vara som får kompletteras.

Med anledning av det ökade antalet illegala sprängningar och skjutningar i samhället har, och kommer, regleringen kopplat till hantering av brandfarlig och explosiv vara utökas och förtydligas. Som en del i detta så ska tillsynsmyndigheten även att ta emot anmälan av användning respektive förvaring av explosiva varor i ett flyttbart förråd (MSBFS 2025:5). I skrivande stund har räddningstjänsten mottagit 14 anmälningar.

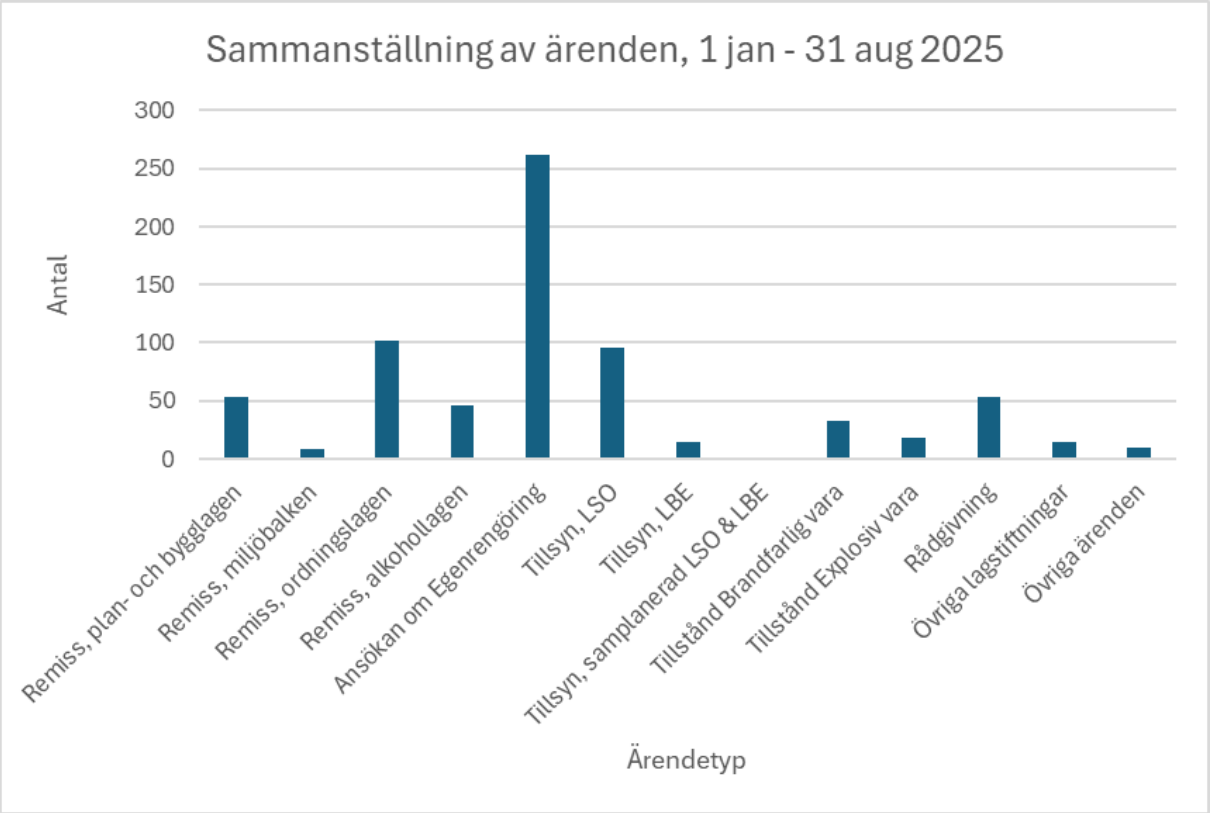
Övriga ärenden

Utöver de tillsyner som förebyggande avdelningen genomfört hanteras flera andra ärenden. I stapeldiagrammet nedan, figur 1, presenteras de ärenden som hanterats under perioden 1 januari – 31 augusti 2025. Utöver tillsynsverksamheten är räddningstjänsten beslutande myndighet i tillståndsfrågor för brandfarlig och explosiv vara. För ärendetypen brandfarlig vara respektive explosiv vara (i stapeldiagrammet) innefattas beslut om tillstånd, byte av föreståndare, rådgivning gällande hantering och förvaring etcetera. Av de som ansökt om tillstånd för hantering av brandfarlig och/eller explosiv vara har merparten beviljats, 2 ansökningar har dock avslagits. Avslagen grundas i brister i imkanal och inkompletta ansökningshandlingar.

Vidare är räddningstjänsten beslutande myndighet för ansökningar om egenrengöring (sotning). Under nämnda tidsperiod har 262 ansökningar om egenrengöring inkommit där 231 sökande har fått medgivande och 24 sökande har fått avslag. 5 där ansökan har dragits tillbaka av sökande. Avslagen grundas på att sotningsobjektet ej genomgått brandskyddskontroll enligt MSB:s frister, (MSBFS 2014:6) att sökande ej var fastighetsägare och ej hade rätt kompetens. Antalet ansökningar har ökat markant jämfört med tidigare år. Denna ökning bedöms vara en direkt följd av att en ny upphandling av ny sotning och brandskyddskontroll i Växjö kommun. Förändringen har lett till ett ökat engagemang bland fastighetsägare, men också till viss irritation och missnöje, vilket har uppmärksammats i samband med handläggningen av ärendena.

Vidare är det värt att notera att en stor del av avdelningens arbetstid går åt till att svara på remisser från andra myndigheter och rådgivning till enskild. De vanligast förekommande remisserna är utifrån ordningslagen och alkohollagen. Det bör dock tilläggas att en remiss utifrån plan- och bygglagen jämfört med en remiss utifrån ordningslagen eller alkohollagen generellt sett tar avsevärt längre tid att hantera eftersom handlingarna i ett plan- och byggärende tenderar att vara mer omfattande och komplexa. Vad gäller rådgivningsärenden kan dessa vara av varierande karaktär och därmed ta olika tid i anspråk, exempel på rådgivningsärenden är önskemål om stöd gällande säkerhetshöjande åtgärder vid solcellsinstallation, rekommenderad placering av brandposter, stöd gällande utformning av utrymningsplats etcetera.

Figur 1



Sotning är en central del i det förebyggande arbetet mot bostadsbränder. En betydande andel av bränder i bostäder är relaterade till eldstäder och skorstenar. Genom sotning avlägsnas brandfarliga beläggningar, vilket minskar risken för brand. Verksamheten är uppdelad i två uppdrag: sotning (rengöring) och brandskyddskontroll.

Växjö och Alvesta kommuner har delegerat ansvaret för sotning och brandskyddskontroll till Värends Räddningstjänst, som i sin tur har avtal med två leverantörer:

- **SIMAB** – ny upphandlad leverantör för Växjö kommun (från 10 december 2024)
- **Växjö Sotningsdistrikt AB** – är upphandlad för Alvesta kommun

Enligt lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778) ansvarar kommunen för att sotning och brandskyddskontroller genomförs. Fastighetsägare kan efter ansökan beviljas att själv utföra eller låta annan utföra sotning på den egna fastigheten, under förutsättning att det sker på ett från brandskyddssynpunkt säkert sätt. Inom Växjö kommun finns cirka 719 objekt (425 fastighetsägare) med sådant medgivande, varav 351 objekt har beviljats under innevarande år. Inom Alvesta kommun finns cirka 178 fastighetsägare med sådant medgivande, varav 11 fastighetsägare har beviljats under innevarande år.

SIMAB har under perioden 2025-01-01 till 2025-08-31 överlämnat statistik över utförda sotningar och brandskyddskontroller. Inom Växjö kommun finns cirka 22 102 förbränningsanläggningar som omfattas av krav på brandskyddskontroll.

Av de sotningar som skulle genomföras under perioden har 80,8 procent genomförts.

Fristuppfyllnaden för brandskyddskontroller ligger på 84,2 procent.

Vid brandskyddskontrollerna har cirka 82 objekt bedömts ha brister. Under perioden har 0 förelägganden och 0 förbud meddelats.

Genomförda brandskyddskontroller – fördelat per kategori. Antalet objekt gäller för hur många som ska göras inom denna perioden.

KATEGORI TOTALT ANTAL OBJEKT	ANTAL GENOMFÖRDA KONTROLLER
2-årsobjekt 153	143
3-årsobjekt 1264	1149
6-årsobjekt 1372	1055

Kommentar från SIMAB:

Vi följer kontinuerligt statistiken och tillsätter de resurser som krävs för att uppfylla fristerna enligt avtal.

Växjö Sotningsdistrikt AB har under perioden 2025-01-01 till 2025-08-31 överlämnat statistik över utförda sotningar och brandskyddskontroller.

Inom Alvesta kommun finns cirka 8300 förbränningsanläggningar som omfattas av krav på brandskyddskontroll.

Av de sotningar som skulle genomföras under perioden har 95 procent genomförts.

Fristuppfyllnaden för brandskyddskontroller ligger på 92 procent.

Vid brandskyddskontrollerna har cirka 257 objekt bedömts ha brister. Under perioden har 0 förelägganden och 0 förbud meddelats.

Genomförda brandskyddskontroller – fördelat per kategori. Antalet objekt är totalt antal objekt som finns i kommunen.

KATEGORI TOTALT ANTAL OBJEKT	ANTAL GENOMFÖRDA KONTROLLER
2-årsobjekt 64	1
3-årsobjekt 2838	1022
6-årsobjekt 5461	1196

Kommentar från Växjö Sotningsdistrikt AB:

Vi anser att arbetet gått bra och att vi ligger i fas med sotning och brandskyddskontroll.

§ 74 Dnr 2025-00068

Information gällande sammangående Värends räddningstjänst och Älmhults kommuns räddningstjänst

Direktionen för Värends räddningstjänstförbunds beslut
Direktionen noterar informationen.

Bakgrund
Alvesta och Växjö bildade förbundet år 2002. Under hösten 2024 ingick Alvesta, Växjö och Älmhult avsiktsförklaring med siktet inställt på att Älmhult skulle upptas som medlemmar. Av avsiktsförklaringen framgår bland att förbundet i stora delar är samordnat med Växjö vad gäller olika policys, finansiering, budgetprocess och så vidare samt att utgångspunkten är att detta förhållande ska bestå.

Beslutsunderlag
Fullmäktige i Växjö kommun fattade den 21 oktober 2025 följande beslut (§ 123):
Kommunfullmäktiges beslut
1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta ny förbundsordning för kommunalförbundet Värends Räddningstjänstförbund enligt bilaga 1 att gälla från och med den 1 januari 2026.
2. Beslutet är villkorat av att Alvesta kommun och Älmhults kommun fattar motsvarande beslut.

Alvesta kommun fattade den 14 oktober 2025 (§ 104) nedan beslut:
Kommunfullmäktige beslutar att anta ny förbundsordning och reglemente för kommunalförbundet Värends Räddningstjänstförbund enligt bilaga 1 att gälla från och med den 1 januari 2026.
Beslutet är villkorat av att Växjö kommun och Älmhults kommun fattar motsvarande beslut.

Älmhults kommun tog den 27 oktober motsvarande beslut i sitt fullmäktige. Beslutsprotokollet är i skrivande stund inte justerat och utskickat.

Förbundschef Roger Petersson föredrar ärendet på dagens sammanträde och informerar om vad som händer nu när samtliga tre kommuners fullmäktige fattat sina beslut. Förbundschefen går bland annat igenom tidplanen för vad som kommer hända under närmaste

månaderna. En projektgrupp under ledning av Tina Storbjörk, Växjö kommun, håller ihop arbetet och tittar bland annat på frågor rörande HR, ekonomi, IT med mera. Arbetet med att revidera handlingsprogrammet pågår, och kommer troligen skickas på remiss under januari 2026. I detta arbete kommer även Älmhult inkorporeras

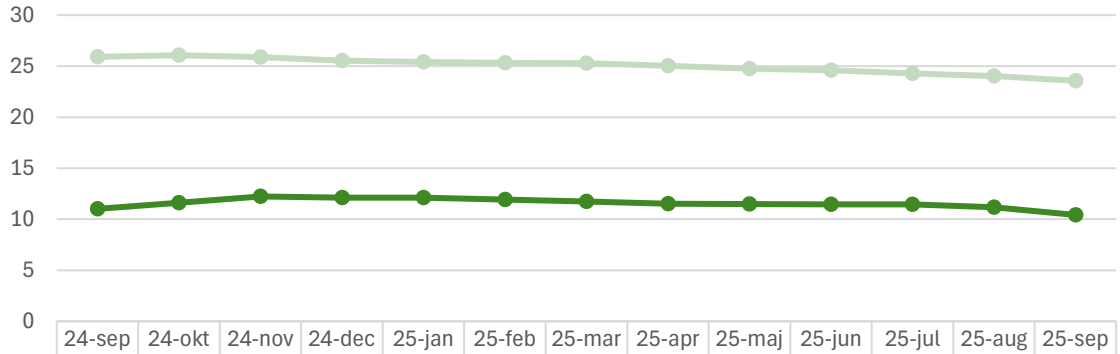
Beslutet skickas till

För kännedom
Växjö kommun
Alvesta kommun
Älmhults kommun

Statistik KLF
2025

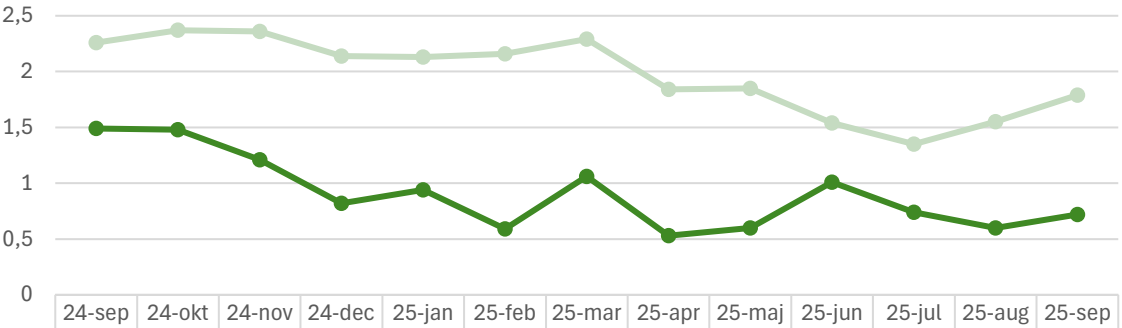
Alvesta kommun

Antal sjukdagar per snittanställd rullande 12 månader



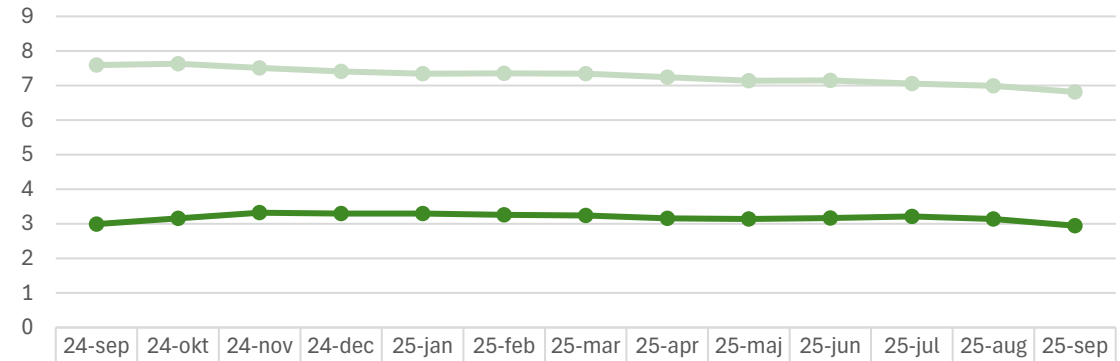
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
KLF	11,03	11,61	12,23	12,11	12,1	11,91	11,73	11,51	11,5	11,47	11,44	11,17	10,42
A. Kommun	25,92	26,07	25,87	25,55	25,40	25,32	25,30	25,03	24,75	24,58	24,27	24,03	23,56

Antal sjukdagar per snittanställd månad för månad



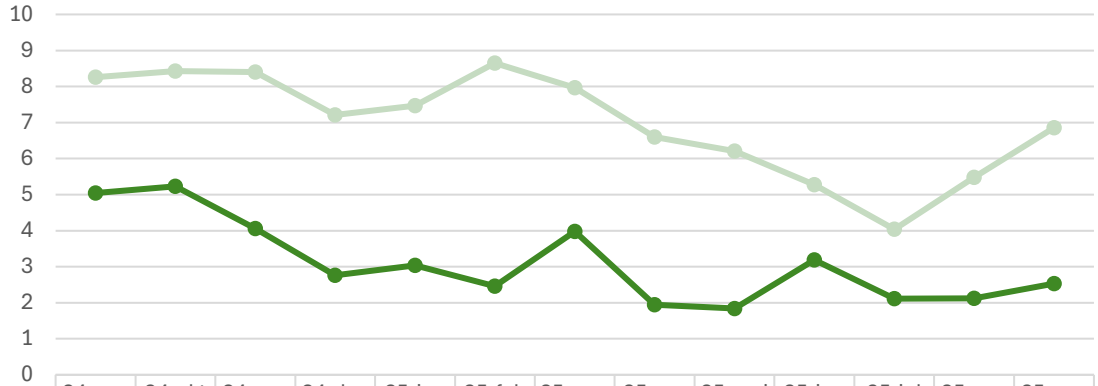
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
KLF	1,49	1,48	1,21	0,82	0,94	0,59	1,06	0,53	0,6	1,01	0,74	0,6	0,72
A. Kommun	2,26	2,37	2,36	2,14	2,13	2,16	2,29	1,84	1,85	1,54	1,35	1,55	1,79

Sjukfrånvaro i % per förvaltning rullande 12 månader



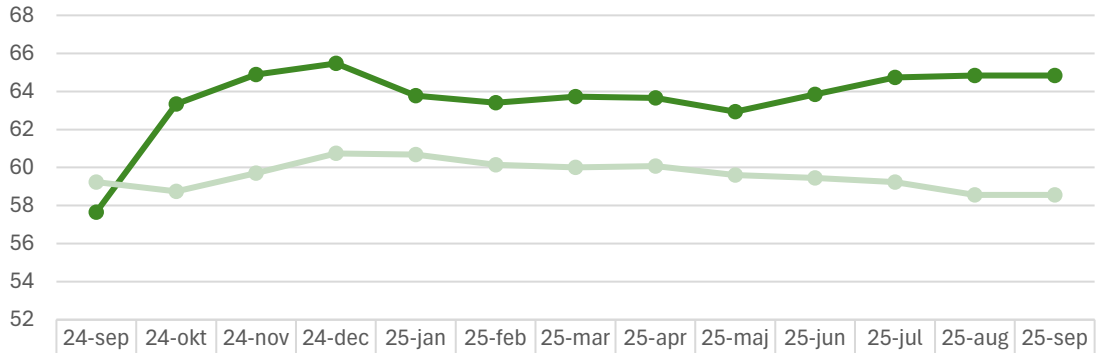
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
KLF	2,99	3,16	3,32	3,3	3,3	3,26	3,24	3,16	3,14	3,16	3,21	3,14	2,94
A. kommun	7,59	7,63	7,51	7,41	7,34	7,35	7,34	7,24	7,14	7,15	7,06	6,99	6,81

Sjukfrånvaro i % per förvaltning månad för månad



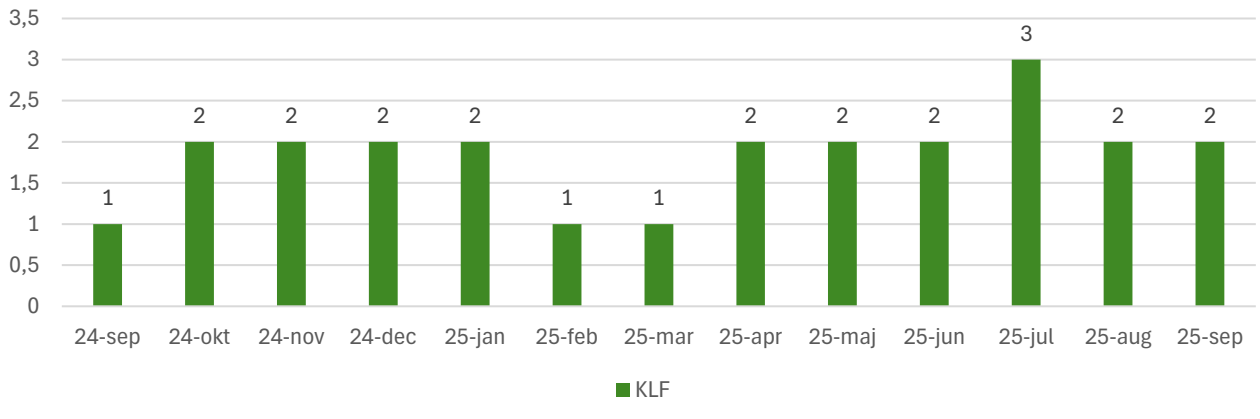
	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
KLF	5,04	5,23	4,06	2,76	3,04	2,46	3,98	1,94	1,84	3,19	2,11	2,13	2,53
A. Kommun	8,26	8,43	8,4	7,21	7,47	8,65	7,97	6,6	6,21	5,28	4,04	5,48	6,85

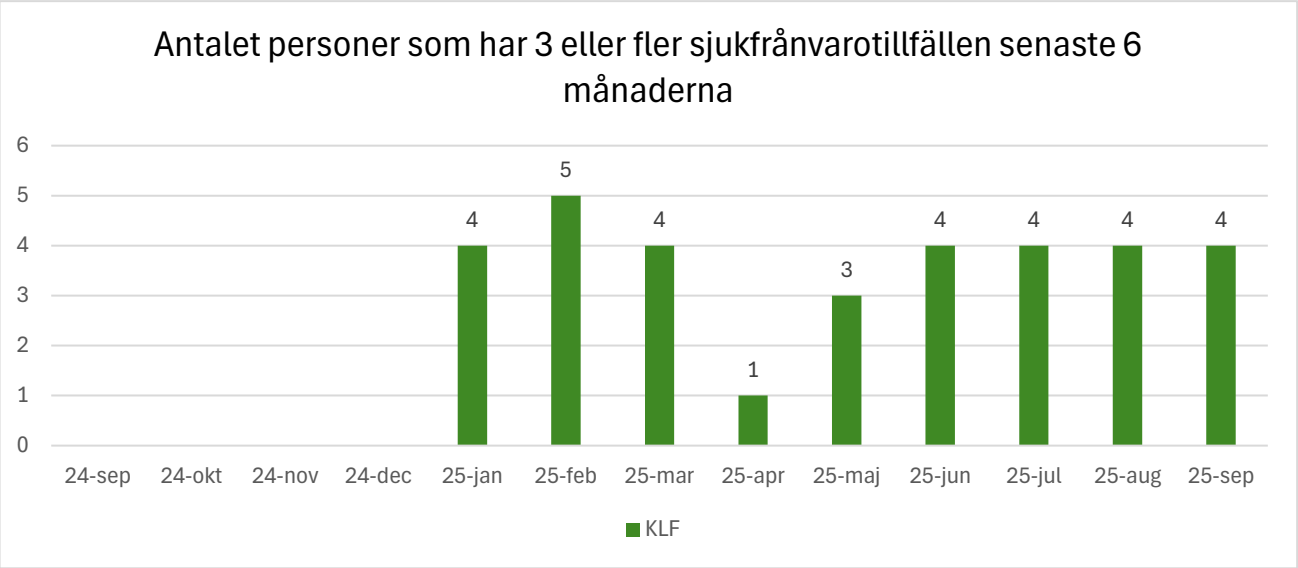
Andel sjukskrivna med 59 dagar eller mer i % av total sjukfrånvaro

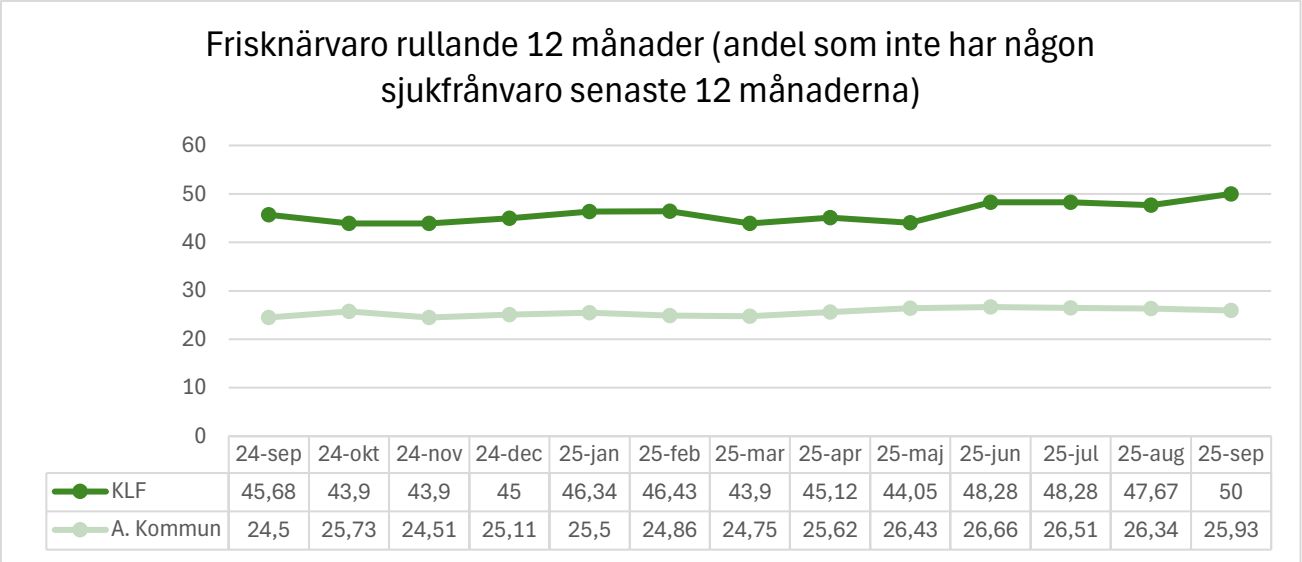


	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
KLF	57,66	63,34	64,88	65,47	63,77	63,4	63,72	63,66	62,93	63,85	64,73	64,84	64,84
A. kommun	59,23	58,75	59,7	60,74	60,68	60,15	60,01	60,07	59,61	59,46	59,24	58,56	58,56

Antalet personer som har 5 eller fler sjukfrånvarotillfällen senaste 12 månaderna







	24-sep	24-okt	24-nov	24-dec	25-jan	25-feb	25-mar	25-apr	25-maj	25-jun	25-jul	25-aug	25-sep
KLF	45,68	43,9	43,9	45	46,34	46,43	43,9	45,12	44,05	48,28	48,28	47,67	50
A. Kommun	24,5	25,73	24,51	25,11	25,5	24,86	24,75	25,62	26,43	26,66	26,51	26,34	25,93

Sammanträdesprotokoll
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg
2025-11-05

Växjö kommun

Plats och tid	Lammhultssalen, klockan 14:00-16:19
Beslutande	
Ledamöter	Yvonne Martinsson (S), vice ordförande Benny Johansson (M) Gunilla Arvidsson (S) Ragnhild Olsson (S)
Tjänstgörande ersättare	Ann-Mari Häggsgård (S) Patrik Nyquist (V)
Övriga närvarande	
Ersättare	Pia Philipsson (M)
Tjänstepersoner	Carina Elmefall, kanslichef Hillevi Pihl, sekreterare

Justering
Protokollet justeras med digital signering och saknar därför namnunderskrifter

Sekreterare	Hillevi Pihl
Mötesordförande	Yvonne Martinsson
Justerare	Benny Johansson
Justerade paragrafer	§ 115-139
Ajournering	14:58-15:17

Förteckning över överförmyndarnämnden östra Kronobergs ärenden

§ 115 Dnr 2
Val av justerare 4

§ 116 Dnr 732
Godkännande av dagordning 5

§ 117 Dnr 2023-00001
Allmänhetens frågestund 6

§ 118 Dnr 2025-00054
Utvärdering av ställföreträdarenheten 7

§ 119 Dnr 2025-00005
Revidering av delegationsordning 8

§ 120 Dnr 2025-00055
Riskanalys inför intern kontrollplan 2026 9

§ 121 Dnr 2025-00060
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 122 Dnr 2025-00059
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 123 Dnr 2025-00044
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 124 Dnr 2024-00051
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 125 Dnr 2025-00061
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 126 Dnr 2025-00056
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 127 Dnr 2025-00062
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 128 Dnr 2025-00063
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 129 Dnr 2025-00063
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 130 Dnr 2025-00064
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 131 Dnr 2025-00067
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 132 Dnr 2025-00065
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 133 Dnr 2025-00057
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 134 Dnr 2025-00058
Borttaget ärende i enlighet med 32 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslag (2009:400)

§ 135 Dnr 2025-00002
Månadsrapport efter oktober 45

§ 136 Dnr 2023-00023
Information från kanslichef 46

§ 137 Dnr 2023-00022
Information från presidium, ledamöter och ersättare 47

§ 138 Dnr 2025-00001
Meddelanden 48

§ 139 Dnr 731
Övrigt 49

§ 115 Dnr 2

Val av justerare

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg utser Benny Johansson (M) till att justera protokollet.

Bakgrund
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg ska besluta vem som jämte ordförande ska justera protokollet.

§ 116 Dnr 732

Godkännande av dagordning

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg godkänner dagordningen.

Bakgrund
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg ska besluta om den föreslagna dagordningen ska godkännas eller om tillägg eller ändringar ska göras.

§ 117 Dnr 2023-00001

Allmänhetens frågestund

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Ingen från allmänheten närvarar vid dagens sammanträde.

Bakgrund
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg beslutade i § 7/2023 att nämndens sammanträden är öppna för allmänheten och att nämndens sammanträden inleds med allmänhetens frågestund där frågestunden ska pågå i maximalt 20 min.

§ 118 Dnr 2025-00054

Utvärdering av ställföreträdarenheten

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg noterar informationen.

Bakgrund
Kanslichef Carina Elmefall redogör för ärendet under dagens sammanträde.

Sedan januari 2025 har Alvesta, Lessebo, Tingsryd och Växjö kommuner en gemensam ställföreträdarenhet bestående av tre (3) anställda gode män och förvaltare.

Syftet med enheten är at stärka stödet till överförmyndarnämnderna, öka tryggheten för huvudmännen, hantera mer komplexa och tidskrävande ärenden som inte lämpar sig för frivilliga gode män, samt skapa en mer hållbar och professionell struktur för uppdrag som kräver hög tillgänglighet.

Under hösten har en första utvärdering genomförts tillsammans med överförmyndarhandläggarna och de anställda ställföreträdarna.

Beslutsunderlag
Kommunchefen har i en skrivelse daterad den 24 oktober 2025 redogjort för ärendet. Den gemensamma ställföreträdarenheten har under sina första månader visat sig bidra till ökad kvalitet, trygghet och effektivitet i arbetet. Samarbetet fungerar väl och verksamheten upplevs som ett värdefullt komplement till frivilliga ställföreträdare.

Behov finns av fortsatt arbete med gemensamma rutiner, särskilt vid överlämning och akuta ärenden, men helhetsbedömningen är mycket positiv.

- Tjänsteskrivelse utvärdering av ställföreträdarenheten, daterad den 24 oktober 2025

Beslutet skickas till
För åtgärd
Kanslichefen

För kännedom
Servicenämnden

§ 119 Dnr 2025-00005

Revidering av delegationsordning

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg antar reviderad delegationsordning.

Bakgrund
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg har inte längre någon gruppledare. I alla delar där kanslichef och gruppledare har haft delegation har ändring gjorts så att delegation ligger på kanslichef och kommunjurist eller kanslichef, medarbetare med juristutbildning och kommunjurist. För ansökan om god man eller förvaltare (även avskrivningsbeslut när ansökan inte sker) och beslut att interimistiskt förordna god man eller förvaltare föreslås samtliga handläggare få delegation.

För beslut om arvode och ersättning för utgifter till ställföreträdare över 17 % av prisbasbeloppet för löpande uppdrag samt extra arvode över 30 timmar per år föreslås dubbelsignering.

Beslutsunderlag
- Delegationsordning, daterad den 24 oktober 2025

Beslutet skickas till
För åtgärd
Kanslichefen

För kännedom
Länsstyrelsen Skåne

§ 120 Dnr 2025-00055

Riskanalys inför intern kontrollplan 2026

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg analyserar riskerna inför intern kontrollplan och uppdrar till förvaltningen att ta fram en plan för granskning år 2026.

Bakgrund
Inför år 2026 ska risker i verksamheten analyseras. De risker som kan åtgärdas med direkta riskhanteringsåtgärder ska det sättas in åtgärder för, vissa risker är utanför överförmyndarnämndens kontroll och måste accepteras, vissa risker ska granskas i en intern kontroll. Inför plan för intern kontroll 2026 har förvaltningen gjort en riskanalys som presenteras för överförmyndarnämnden för vidare analys.

Beslutsunderlag
- Riskanalys inför intern kontroll 2026

Beslutet skickas till
För åtgärd
Kanslichefen

§ 135 Dnr 2025-00002

Månadsrapport efter oktober

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg noterar informationen.

Bakgrund
Kanslichef Carina Elmefall informerar om månadsrapporten efter oktober under sammanträdet.

Efter oktober visar nämnden ett överskott på cirka 280 000 kronor. Nämndverksamheten har en positiv avvikelse på 120 000 kronor och överförmyndarverksamheten har en positiv avvikelse på 322 000 kronor. Överskotten beror till stor del på kortare sammanträden än budgeterat, sjukskrivningar samt VAB (vård av barn) hos personalen. Verksamheten gode män visar ett underskott på -162 000 kronor.

Under 2025 beräknas cirka 1 115 årsredovisningar inkomma. 6 stycken årsräkningar kvarstår att färdiggranska.

58 personer väntar på att få eller få byta ställföreträdare. 8 av dessa planeras att överlämnas till ställföreträdarenheten. 11 personer har väntat på att få byta ställföreträdare i mer än 6 månader, 15 personer har väntat mellan 3-6 månader och 32 personer har väntat under 3 månader.

Kanslichefen informerar om arvodeskostnader för ställföreträdare i varje kommun, uppföljning av vitesföreläggande och frånvaro bland personalen.

Slutligen går kanslichefen igenom hur nämnden ligger till tidsmässigt för uppdragen satta i internbudgeten.

- Månadsrapport efter oktober, daterad den 31 oktober 2025

§ 136 Dnr 2023-00023

Information från kanslichef

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg noterar informationen.

Bakgrund
Kanslichef Carina Elmefall informerar om två nyanställda som börjar i januari, en anmälan till Länsstyrelsen Skåne, samt kommande dialogmöte med kommunens revisorer den 14 november där presidiet och kanslichef kommer närvara tillsammans med förvaltningschef.

Vidare informerar kanslichefen om en temakväll den 11 november klockan 18:00 i Växjösalen i Växjö kommunhus med Värends God Man- och Förvaltarförenings (VGMF). Temat för kvällen är ” Hur man bemöter och pratar med dementa personer”. Den 25 november är det cafékväll i Tingsryd med VGMF och Tingsryds Gode Mans- och Förvaltarförening (TGMF). Den 5 november hålls även en grundutbildning för nya ställföreträdare i Växjösalen i Växjö kommunhus.

Slutligen påminner kanslichefen om utbildningen den 3 december där Kalle Larsson, förbundsjurist på Sveriges kommuner och regioner (SKR), kommer och föreläser.

§ 137 Dnr 2023-00022

Information från presidium, ledamöter och ersättare

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg noterar informationen.

Bakgrund
Ragnhild Olsson (S) informerar om medverkandet i Länsstyrelsens workshop om betalningstjänster och digitalt utanförskap den 7 oktober. Workshopen var en uppföljning från föregående år och banker, intresseföreningar, studenter, handläggare och ställföreträdare medverkade.

§ 138 Dnr 2025-00001

Meddelanden

Inga meddelanden har inkommit till överförmyndarnämnden östra Kronoberg och ärendet utgår.

§ 139 Dnr 731

Övrigt

Överförmyndarnämnden östra Kronobergs beslut
Överförmyndarnämnden östra Kronoberg tackar för tygpåsarna.

Bakgrund
Kanslichef Carina Elmefall delar ut nya tygpåsar till nämnden som marknadsför att bli god man.