

Mottagare
Regionstyrelsen

Remiss. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Förslag till beslut

- Regionstyrelsen beslutar att lämna förslaget till yttrande till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

Hösten 2024 presenterade regeringen sin infrastrukturproposition, med ekonomiska ramar för transportinfrastrukturen perioden 2026–2037. Trafikverket gavs därefter i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportsystemet, medan länsplaneupprättarna fick i uppdrag att ta fram länsplaner. Den 30 september 2025 redovisade Trafikverket förslag till nationell plan 2026–2037. Trafikverkets förslag gick samtidigt på extern remiss. Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025. Under 2026 väntas regeringen besluta om den nationella planen.

Den nationella planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Medel fördelas till bland annat drift och underhåll på järnväg och på hela det statliga vägnätet, investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar, liksom i sjöfart (farleder och slussar) och till länsplanerna.

Planförslaget omfattar 1 171 miljarder kronor. Planförslaget innebär en stor ökning av medel till vidmakthållandeåtgärder (drift och underhåll). Grunden läggs för att vara i kapp med det eftersatta underhållet på järnvägen till 2050. Vägnätets eftersatta underhåll åtgärdas redan under planperioden.

Nationella stamvägar och järnvägar finns inte på Gotland och därför har Gotland inte heller del av nyinvesteringar i nationell plan. Gotland tar däremot del av anslagen *Vidmakthållande väg*, *Regional plan* (länsplanerna) och *Trimnings- och miljöåtgärder*. Vad gäller vidmakthållande väg har Trafikverket kunnat genomföra mer vägunderhåll än någonsin på Gotland, både i år och framåt tack vare att anslagen utökats och kommer att utökas kraftigt i och med detta planförslag. I länsplaneomgång 2026–2037 utökas medlen i Gotlands länsplan från 279 miljoner kronor (länsplan 2022–2033) till 343 miljoner kronor. Det blir avräknat mot upparbetning av nuvarande plan 371 miljoner kronor. Gotlandstrafiken ligger idag i anslag 1:7 Trafikavtal, det vill säga utanför

nationell plan.

Ärendebeskrivning

Hösten 2024 presenterade regeringen sin infrastrukturproposition, med ekonomiska ramar för transportinfrastrukturen perioden 2026–2037. Trafikverket gavs därefter i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportsystemet (hädanefter nationell plan), medan länsplaneupprättarna fick i uppdrag att ta fram länsplaner. Den 30 september 2025 redovisade Trafikverket förslag till nationell plan 2026–2037. Trafikverkets förslag gick samtidigt på extern remiss. Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 december 2025. Under 2026 väntas regeringen besluta om den nationella planen. Bild 1 illustrerar planeringsprocessen.

Bild 1. Planeringsprocessen



Källa: Trafikverket, Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Vad ingår i den nationella planen?

Den nationella planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Medel fördelas till:

- drift och underhåll på järnväg och på hela det statliga vägnätet, d.v.s. både nationella stamvägar och regionala vägar;
- riktade miljöötgärder i hela det statliga vägnätet, d.v.s. både nationella stamvägar och regionala vägar;
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar, liksom i sjöfart (farleder och slussar);
- statsbidrag till enskild väghållning och drift av icke-statliga flygplatser;
- medel till forskning och innovation.

I nationell plan fördelas också medel till länsplanerna.

Utgångspunkter

Utgångspunkterna för framtagandet av planförslaget 2026–2037 är de transportpolitiska målen och principerna, infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv. Regeringen har bland annat betonat vikten av underhåll, att totalförsvarets behov ska beaktas och att investeringsmedlen ska fördelas så att de ger största möjliga samhällsnytta.

Trafikverket fördjupar analysen kring arbetet med kostnadskontroll i investeringsprojekten och kring behovet av att ompröva investeringsobjekt där kostnaden ökat över förväntan. Trafikverket understryker planprocessens avsedda princip om att investeringar ska prövas och sållas fram i flera steg, och omprövas om det visar sig befogat. Trafikverket föreslår därför att ett antal investeringar, vars kostnader visat sig vara mycket högre än deras nytta, utgår ur infrastrukturplanen, vilket ger plats till andra satsningar. Dessutom införs en riskreserv i planen. Den ska fungera som ett verktyg att hantera oväntade kostnadsökningar i enskilda objekt.

Trafikverket använder sig av fyrstegsprincipen. Den innebär att man utreder åtgärder i fyra steg: först undersöks åtgärder som påverkar resefterfrågan, sedan åtgärder som gör att transportsystemet utnyttjas effektivare, sedan smärre ombyggnader, och i sista hand nybyggnad av infrastruktur.

Trafikverkets analyser 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. Trafikverket bedömer att planförslaget i viss mån bidrar till klimatmålen, genom att investeringarna domineras av järnvägsinvesteringar, vilket kan underlätta överflyttning av transporter från väg till järnväg.

En ny utgångspunkt i planen är att Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv identifierat investeringsobjekt som kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS). Trafikverket bedömer fyra vägobjekt och fem järnvägsobjekt som lämpliga att genomföra som OPS.

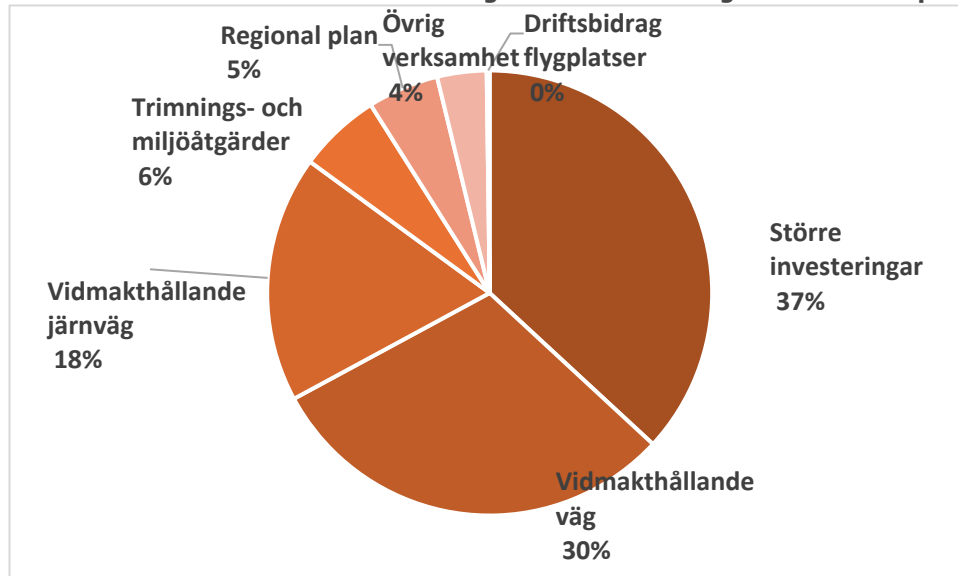
Planförslaget 2026–2037

Planförslaget omfattar 1 171 miljarder kronor. Störst andel av planen går till *Större investeringar i nationell plan*. Ur denna pott finansieras investeringar som överstiger 150 miljoner kronor i kostnad. Bild 2 visar den procentuella ekonomiska fördelningen av planförslaget.

Planförslaget innebär en stor ökning av medel till vidmakthållandeåtgärder. Underhållet av järnvägen fortsätter och grunden läggs för att vara i kapp med underhållet till 2050. Vagnätets eftersatta underhåll åtgärdas redan under planperioden. Det innebär att vägnätets funktion kan säkerställas och att mindre pengar behöver användas till att avhjälpa akuta fel. I vidmakthållande väg ingår förutom drift och underhåll även bärighetsåtgärder samt ett uppdrag

att dela ut bidrag till enskild väghållning. Genom planförslaget kan vägarnas bärighet förbättras i och med en snabbare utbyggnad av BK4-nätet (vägar för 74-tonsfordon).

Bild 2. Procentuell ekonomisk fördelning av medlen i förslaget till nationell plan



I enlighet med regeringens direktiv har Trafikverket beaktat totalförsvarets behov av transportinfrastruktur i större utsträckning än i tidigare planer, bland annat genom att öka robustheten, bärigheten och kapaciteten i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Objekt som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar och inte är transportpolitiskt motiverade bedöms och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ingår därför inte i förslaget till nationell plan. Reservhamnen i Kappelshamn är ett sådant exempel.

Gotland i nationell plan

Nationella stamvägar och järnvägar finns inte på Gotland och därför har Gotland inte heller del av nyinvesteringar i nationell plan. Gotland tar däremot del av anslagen *Vidmakthållande väg*, *Regional plan* (länsplanerna) och *Trimnings- och miljöåtgärder*. Region Gotland bjuds in på samma sätt som övriga regioner till hearings och dialoger om nationell plan.

- Vad gäller vidmakthållande väg har Trafikverket kunnat genomföra mer vägunderhåll än någonsin på Gotland, både i år och framåt, tack vare att anslagen utökats och kommer att utökas kraftigt i och med detta planförslag. Utökade underhållsmedel kan exempelvis även bidra till att påskynda omvandlingen till BK4 på Gotland. Även färjedriften till Fårö finansieras av underhållsanslag.
- Investeringar i länsvägnätet finansieras via länsplanerna. I länsplaneomgång 2026–2037 utökas medlen i Gotlands länsplan från 279 miljoner kronor (länsplan 2022–2033) till 343 miljoner kronor. Det blir avräknat mot upparbetning av nuvarande plan 371 miljoner kronor.

- Miljöåtgärder kan handla om buller och vibrationer, landskap, vatten och förorenade områden. Vattenskyddsåtgärder planeras just nu på väg 148 och väg 143. Klimatanpassning av Trafikverkets anläggningar finansieras också via nationell plan.

Hur kan Gotlandstrafiken bli en del av nationell plan?

Gotlandstrafiken ligger idag i anslag 1:7 Trafikavtal, d.v.s. utanför nationell plan. Trafikanalys skrev 2012 rapporten *Användning och styrning av anslaget till trafikavtal (Rapport 2012:5)*. I den skriver de angående färjetrafiken att (s 15):

”Gotlandstrafiken kan inte hanteras i ett system vars huvudprincip är att reducera tillgänglighetsbrister. Hanteringen av Gotlandstrafiken följer inte de principer som satts upp för övrig upphandlad trafik. Trafiken till Gotland bör därför i första hand ses som en ersättning för en fast förbindelse och metodmässigt hanteras mer i linje med andra infrastrukturfrågor. Trafikanalys förslag är att flytta Gotlandstrafiken till utgiftsområde 22, anslag 1:1 Vägbållning. Anslaget till vägbållning ger mer handlingsutrymme vad gäller alternativa sätt att stödja Gotlandstrafiken. Enligt Trafikanalys bör Gotlandstrafiken behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse. Att hantera Gotlandstrafiken inom en större anslagspost gör det också lättare att inom anslaget hantera variationer i kostnader för Gotlandstrafiken.”

Efter 2012 har strukturen för anslagen gjorts om. Anslag 1:1 *Vägbållning* har ersatts med två nya huvudanslag: 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Bedömning

I förslaget till yttrande framhålls framför allt följande synpunkter:

- Färjetrafiken till och från Gotland måste ses som en del i den nationella infrastrukturen och i nationell plan hanteras i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur.
- För att nå klimatmålet för transportsektorn hade Region Gotland önskat att staten ställt mer offensiva krav på omställning till förnybara bränslen i färjetrafiken till och från Gotland.
- Region Gotland är positiva till ett fokus på underhåll i nationell plan.
- Gotland behöver en ökad framdrift i länsplanarbetet genom mer medel och fler genomförda åtgärdsvalsstudier.

Regionstyrelseförvaltningen bedömer att det skulle bidra till flera av effektmålen i RUS, exempelvis *God tillgänglighet och hållbara kommunikationer* och *Ett klimatneutralt Gotland*.

Beslutsunderlag

Regionstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2025-11-10

Förslag till yttrande nationell plan 2026–2037 daterad 2025-12-08

Remiss. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet inkom 2025-09-30

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Regiondirektör

Stefan Persson
Regional utvecklingsdirektör

Skickas till

li.remissvar@regeringskansliet.se med kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer

LI2025/01587 och remissinstansens namn i ämnesraden.