

# Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla

Magnus Landergren

Presentation vid Forum för statens projektmodell 2025-11-24

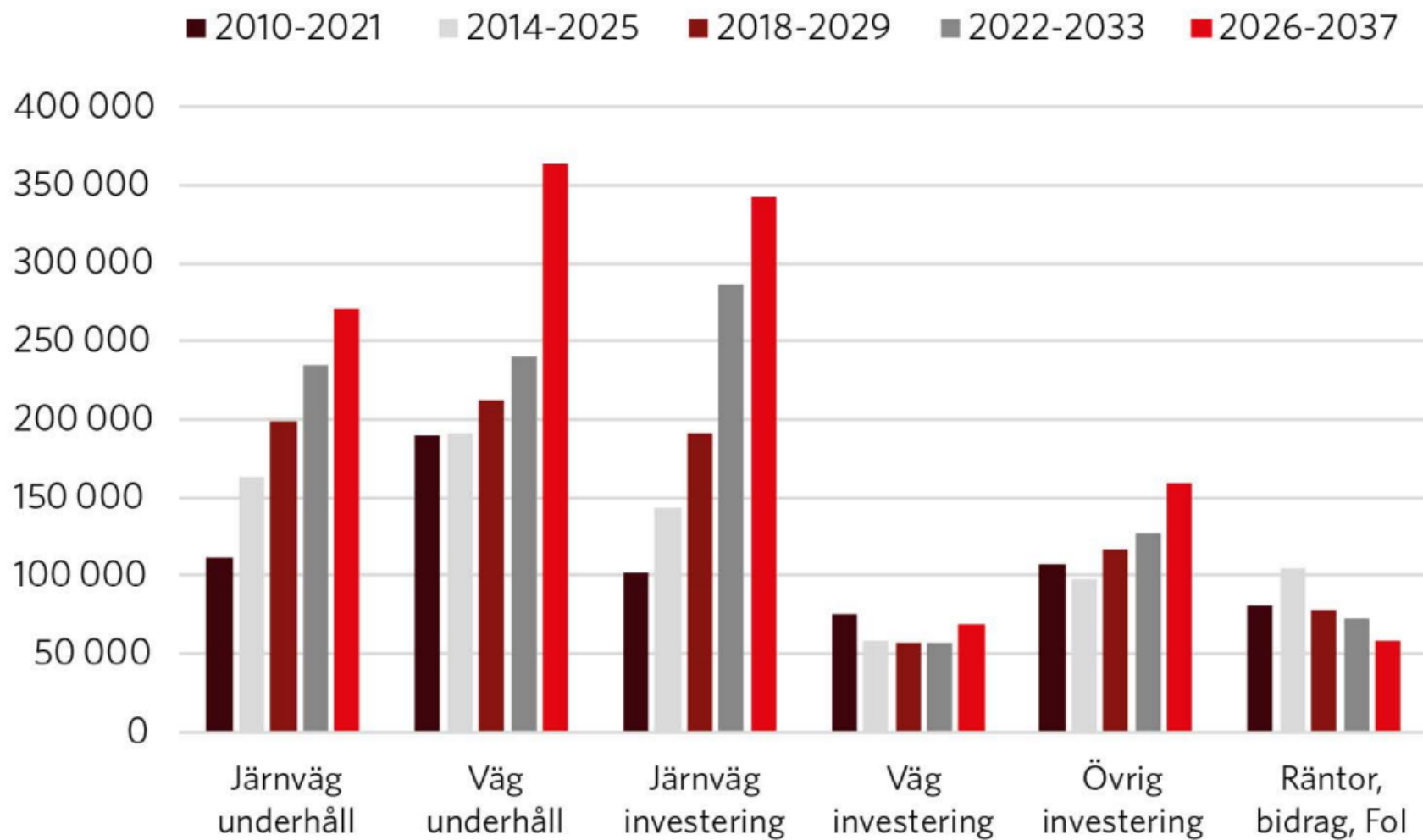
Riksrevisor: Helena Lindberg

Projektgrupp: Magnus Landergren, Josefin Carlsson och Johannes Österström

Enhetschef: Jörgen Lindström

# Bakgrund och motiv

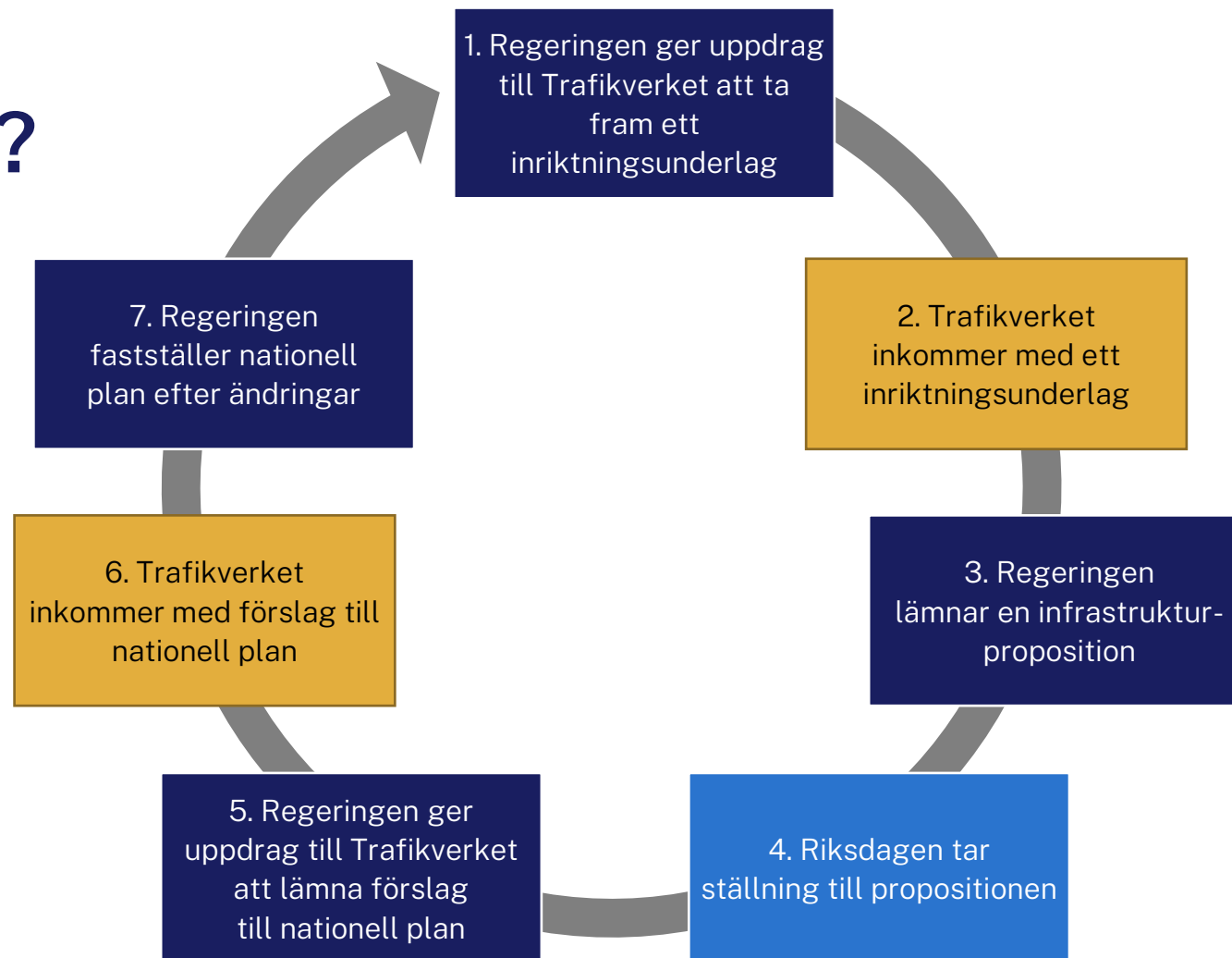
- Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
  - 12-årig plan
  - Uppdateras vart 4:e år
  - Ungefär 200 *namngivna investeringar* (över 100 miljoner kronor)
  - 437+55 miljarder kronor i investeringar
  - Ca 300 miljarder kronor till *namngivna investeringar*
  - Alla trafikslag, mest järnväg och väg
  - Nationella planer från: 2010, 2014, 2018 och 2022 (samt kommande 2026)
- Kompletteras med en årlig byggstartsprocess
  - 3 regeringsbeslut: Inleda planering, inleda projektering och byggstart



Källa:  
Trafikverket  
Planförslag  
(2025)

## Vad har vi granskat?

- Regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett planförslag
- Trafikverkets arbete med planförslaget
- Effektiviteten i Trafikverkets planförslag
- Effektiviteten i den fastställda nationell planen



# Underlagen

- Ungefär 450 samlade effektbedömningar (SEB)
- Gemensam CBA-standard satt via expertgruppen ASEK inom Trafikverket
- Samma underliggande trafikprognos och trafikmodellering
- Målsättningen är jämförbarhet mellan åtgärder.

## Sammanfattning

### Geografi

Åtgärden ligger i Västerbotten och Norrbotten län och berör Skellefteå, Piteå och Luleå kommun.

### Nuläge och brister

Det befolknings- och industritäta kuststråket Umeå och Luleå har idag stora brister i form av långa res- och transporttider med låg tillgänglighet som följd då direkt förbindelse med järnväg saknas och vägsystemet inte klarar att tillgodose önskad tillgänglighet. När den för Norrbottenabanan (NBB) beslutade och delvis påbörjade delsträckan Umeå och Skellefteå är färdigbyggd kvarstår bristerna på stråket mellan Skellefteå och Luleå.

### Beskrivning av åtgärden

Föreslagen åtgärd omfattar ett ca 14 mil långt kustnära enkelspår på sträckan Skellefteå-Luleå med högre standard som möjliggör trafikering med längre och tyngre tåg i högre hastigheter för både gods- och persontåg med kraftigt förkortade restider som följd. I åtgärden ingår stationslägen i Byske, Piteå C och Norrfjärden. Åtgärden ansluter mot stationslägen i Notviken och Luleå C där anslutningen mot Luleå innebär en säckstation. Sträckan Notviken-Luleå C kompletteras med dubbelspår.

### Syfte och viktigaste förväntade effekter

Åtgärden möjliggör ökad tillgänglighet för näringsliv och medborgare genom effektivare gods- och persontransporter. Åtgärden bidrar också till ökad trafiksäkerhet och redundans i transportsystemet.

### Investeringskostnad

Kostnaden är 37266 mnkr i prisnivå 2023-06.

### Analysresultat

#### Samhällsekonomisk effektivitet

|                           |                |
|---------------------------|----------------|
| Nettonuvärde              | -18809 mnkr    |
| Nettonuvärdeskvot (NNK)   | -0,58          |
| Ej beräknade effekter     | Försumbart     |
| Slutligt bedömd lönsamhet | Robust olönsam |

# lakttagelser och slutsatser

# Slutsats – Långsiktig planering sätts ur spel (1/2)

- Kostnadsökningar
  - 33 % ökning i genomsnitt
  - Förskjuta åtgärder i tid eller mer pengar
- Inteckning av framtida planperioder
  - Överskrider budgeten med ungefär 300 miljarder kronor
  - Risk att inga nya investeringar kan läggas till på två mandatperioder
- Trots ett rekordstort anslag fanns det knappt några pengar till nya åtgärder.

## Slutsats – Långsiktig planering sätts ur spel (2/2)

- Avsaknaden av omprövning – ”lagt kort ligger”
  - Allt som låg i planen skulle ligga kvar, trots kostnadsökningar
  - Planen uppfattas som ett löfte – ska egentligen bara innebära att planering inleds.
- Regeringen pekade ut förlängningen av Norrbotniabanan i uppdraget,
  - Utan underlag om kostnad och nytta
  - I fel steg av processen
  - Saknades finansiering
  - Dålig NNK
- Trafikverket kunde inte utforma ett effektivt planförslag



## Slutsats – Planen hade kunnat bidra mer

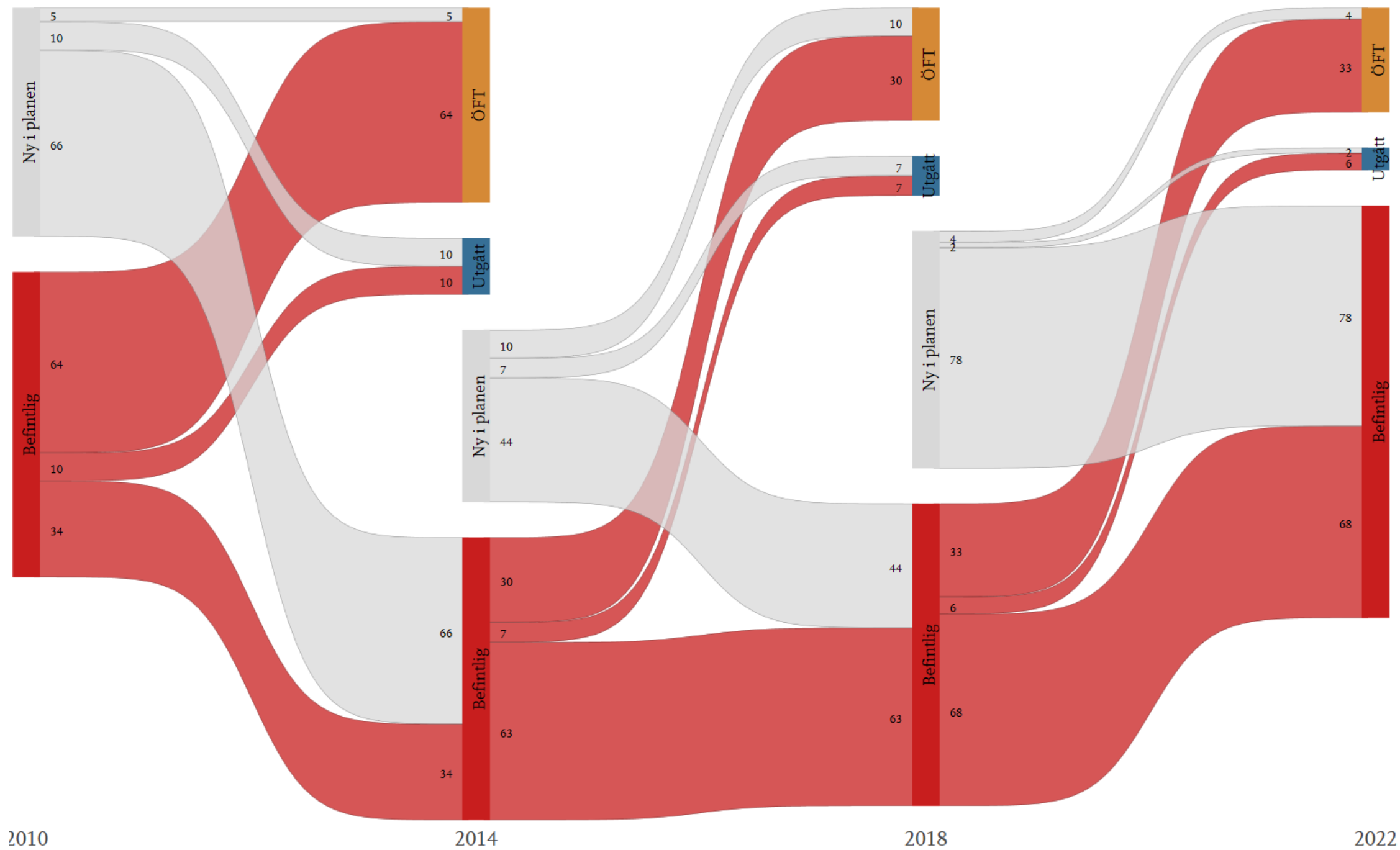
- Inget ekonometriskt samband mellan samhällsekonomisk effektivitet och vilka åtgärder som blir valda
- Finns många bortvalda åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet
- Nationell plan 2022–2033 är samhällsekonomisk olönsam i sin helhet
  - Val av effektivare åtgärder skulle främst gett ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet

# Slutsats – ERTMS försenas och fördyras

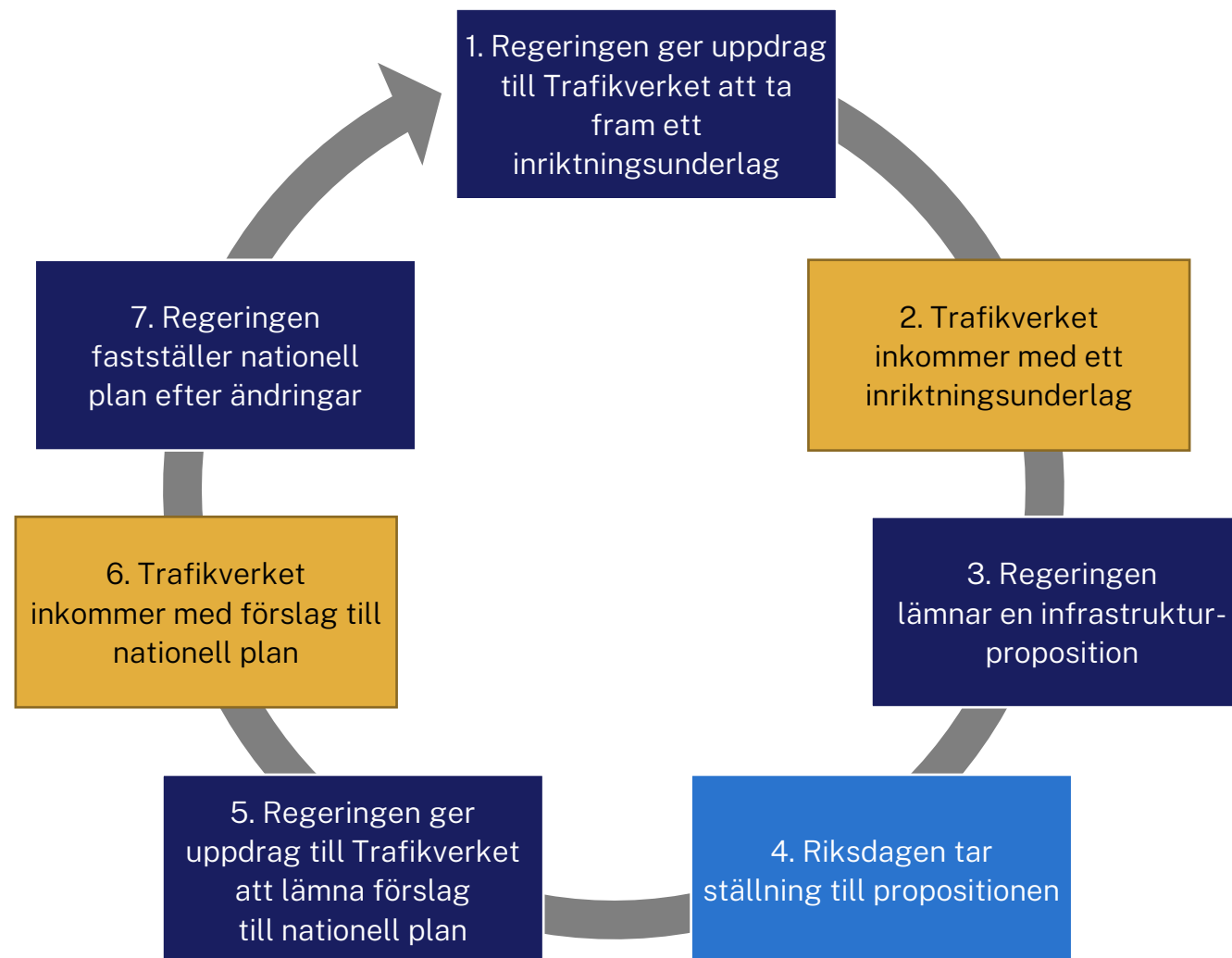
- Signalsystemet ERTMS var en central prioritering i Trafikverkets planförslag
- Regeringen halverade finansieringen jämfört med förslaget.
  - Försenar det fullständiga införandet till 2070-talet

## Slutsats – Saknas transparens i processen

- Information om borttagna åtgärder saknas i regeringens beslut (både i förhållande till föregående plan och planförslaget)
- Onödigt svårt att följa åtgärder över tid
  - Objektnummer används inte i förslaget eller fastställelsen
  - Åtgärder döps om eller omdefinieras, utan att det kommenteras
  - Förändringar från föregående plan framgår inte

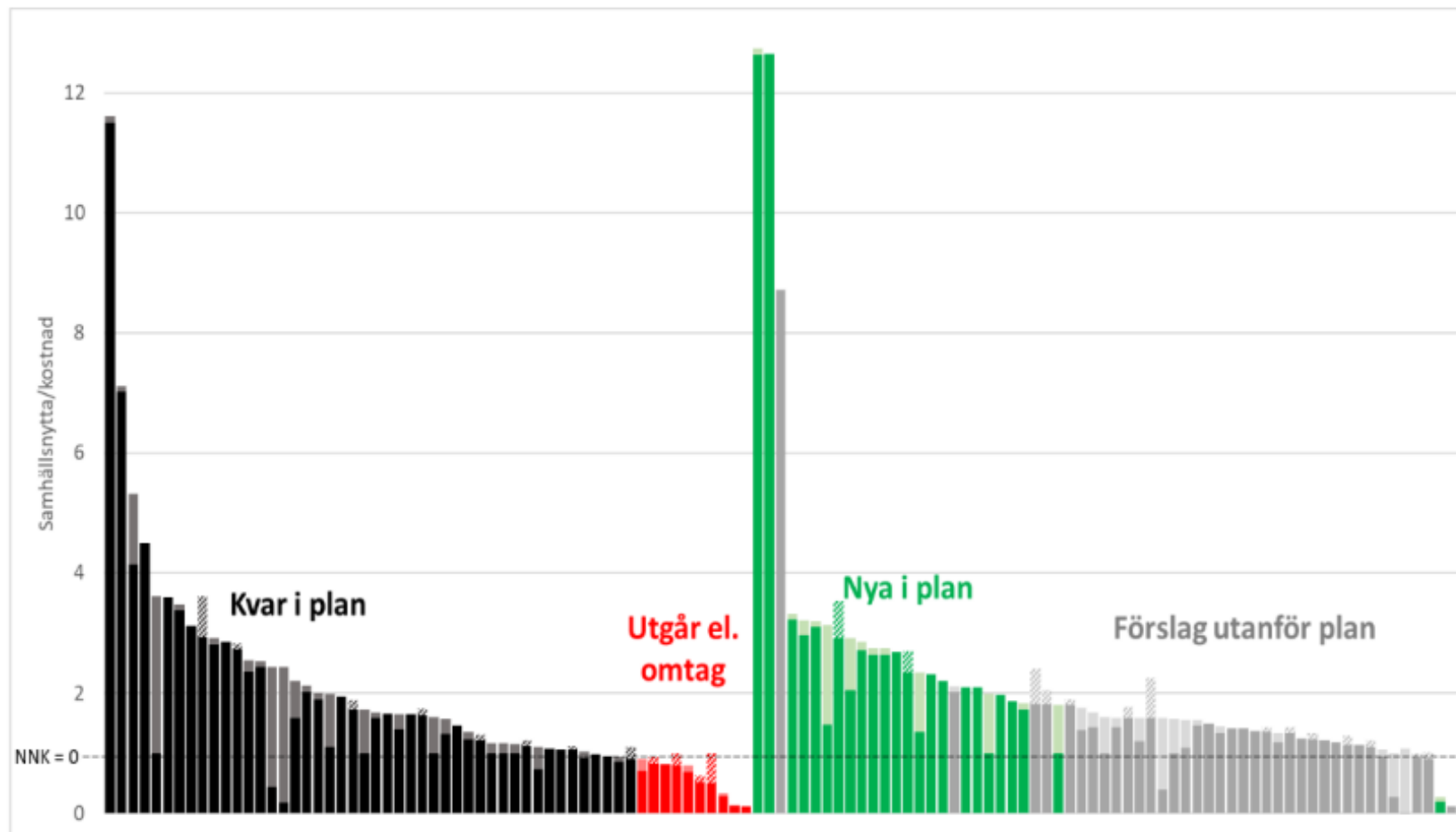


# Rekommendationer och vidtagna åtgärder



# Rekommendationer till regeringen

- Klargör hur regeringens fastställelse av nationell plan avviker från Trafikverkets förslag och föregående plan, samt motivera alla ändringar som innebär att åtgärder lagts till eller tagits bort.
- Avbryt i större utsträckning namngivna investeringar i fastställelsebeslutet när förutsättningarna för genomförandet har försämrats. Detta gäller investeringar som inte byggstartats.
- ✓ Lämna stort utrymme åt Trafikverket att utforma sitt planförslag. Regeringens styrning över vilka namngivna investeringar som ska ingå i nationell plan bör i första hand ske i fastställelsebeslutet, inte i uppdraget till Trafikverket att ta fram ett planförslag.
- ✓ (Gör Trafikanalys roll som granskare av Trafikverkets planförslag till ett obligatoriskt steg i planrevideringen genom att exempelvis reglera det i Trafikanalys instruktion. Regeringen bör i större utsträckning beakta Trafikanalys synpunkter. Utöver den typ av granskning som Trafikanalys tidigare genomfört bör även ett riskbaserat urval av namngivna investeringar granskas.)



Figur 29. Total samhällsnytta (beräknad + bedömd) per krona för investeringsobjekt<sup>22</sup>. 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.)

Källa:  
Trafikverkets  
planförslag  
2025



## Rekommendationer till Trafikverket

- ✓ Prioritera åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet i förslaget till nationell plan.
- ✓ Motivera tydligt de prioriteringar som görs i förslaget till nationell plan. Detta gäller särskilt förslag till nya åtgärder, befintliga åtgärder där förutsättningarna för genomförande har försämrats samt samhällsekonomiskt olönsamma åtgärder.
- ✓ Redovisa i förslaget till nationell plan och i de samlade effektbedömningarna hur kostnader och nyttor för varje namngiven åtgärd förändrats sedan föregående planbeslut.
- ✓ (Ange åtgärdernas objektsnummer i förslaget till nationell plan för att underlätta spårning.)
- ✓ (Förtydliga fasindelningen i planeringsprocessen genom att ange fasindelningen (planering, förberedelse för byggstartsbeslut och byggstartsbeslut) och planerat byggstartsår i två separata kolumner i bilaga 1. Detta eftersom den nuvarande indelningen ofta missförstås och byggstarten dessutom kan ske tidigare eller senare än vad fasindelningen ger sken av.)

# Frågor?

Länk till rapporten: Nationell plan för transportinfrastrukturen – lovar mer än den kan hålla | Riksrevisionen (RiR 2023:25)