TRAFIKVERKET

# UNDERLAGSRAPPORT

## Till Inriktningsunderlag 2018-2029

# Ekonomi

**Trafikverket**
781 89 Borlänge
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Ekonomi
Dokumentdatum: 2015-11-30
Ärendenummer: TRV 2015/42946
Kontaktperson: Kenneth Kraft

Publikationsnummer: 2015:181
ISBN: 978-91-7467-843-7

TMALL 0004 Rapport generell v 1.0

# Innehåll


**SAMMANFATTNING ..... 4**

**1 INLEDNING ..... 5**

**2 VIDMAKTHÅLLANDE ..... 6**

2.1 Drift och underhåll – väg ..... 6
2.2 Drift, underhåll och trafikledning – järnväg ..... 7
2.2.3 Ökad styrning av reinvesteringar inom järnväg ..... 7

**3 UTVECKLING AV TRANSPORTSYSTEMET ..... 8**

3.1 Investeringar ..... 8
3.2 Redovisning av förändrade och oförändrade investeringsramar utifrån olika inriktningsalternativ ..... 9
3.3 Trimningsåtgärder – för bättre tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa 2018-2029 ..... 11
3.4 Forskning och innovation ..... 12

**4 TILLKOMMANDE MEDEL UTÖVER PLANERINGSRAMEN ..... 13**

4.1 Trängselskatt ..... 13
4.2 Brukaravgift ..... 14
4.3 Lånebehov 2018-2029 ..... 14
4.4 Lån el- och teleanläggningar ..... 14
4.5 Banavgifter ..... 15
4.4.1 Prognos för banavgifter 2018-2029 ..... 15
4.4.3 Tänkbar utveckling av banavgifterna som styrmedel - Bullerdifferentiering ..... 16
4.6 Medfinansiering ..... 17
4.7 Medel från EU ..... 17

**5 LÅNEFINANSIERING AV HÖGHASTIGHETSBANOR ..... 18**

Bilaga 1 Tidsserier fördelat per investeringsnivå 20
Bilaga 2 Fältdiagram fördelat per investeringsnivå 21

# Sammanfattning

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag. I det ingår förutom huvudrapporten även ett antal underlagsrapporter. Denna underlagsrapport innehåller en ekonomisk sammanställning över dels olika investeringsnivåer inom utveckling av statens transportinfrastruktur, dels en redogörelse över framräknade behov för drift, underhåll och trafikledning (vidmakthållande) för att bibehålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå samt behov för åtgärda eftersläpande underhåll. Därutöver redovisas prognosticerade intäkter för banavgifter och omfattningen av de medel som tillkommer utöver planeringsramarna 2018–2029. Till följd av att Trafikverket bedömer att inget utrymme finns inom de föreslagna planeringsramarna för att finansiera höghastighetsbanorna, redovisas avslutningsvis ett exempel som innebär en lånefinansiering av dessa investeringsobjekt (förutom de medel som i gällande nationell plan avsatts till Ostlänken och Mölnlycke-Bollebygd).

Behoven inom vidmakthållande för att upprätthålla dagens funktionalitet uppgår sammanlagt till 345 miljarder kronor för perioden 2018–2029, varav 189 miljarder går till väg och 156 miljarder till järnväg. Utöver detta beräknas ytterligare 54 miljarder tillkomma för att eliminera eftersläpande underhåll, varav 18 miljarder kan hänföras till väg och 36 miljarder till järnväg. Detta kan jämföras med den gällande nationella planen för transportsystemet, där 265 miljarder kronor är avsatta för ett prioriterat behov (inklusive vidmakthållande som finansieras med intäkter från banavgifter som oavkortat går till underhåll inom järnväg).

Inom utveckling (investering) har utifrån en oförändrad nivå av planeringsramen på 281 miljarder kronor även en lägre (-15 procent) och en högre (+15 procent) nivå analyserats. Om planeringsramen minskar med 42 miljarder (15 procent) kommer Trafikverket inte att kunna fullfölja de objekt som bedömts som bundna i gällande plan och än mindre finns det utrymme för satsningar som följer av regeringens aviserade politik såsom längre och tyngre tåg eller de objekt som ingår i innevarande plan men ej bedömts som bundna. En oförändrad planeringsram medför att cirka 35 miljarder finns som ett utrymme som kan omprioriteras och härrör från investeringar som bedömts som ej bundna i gällande plan. Om planeringsramen utökas, tillkommer ytterligare 42 miljarder som exempelvis kan användas för ökade trimningsåtgärder och till del överföras till vidmakthållande.

Prognosen för banavgifter uppgår till knappt 27 miljarder för perioden 2018–2029. Jämfört med beräknat utfall för gällande planperiod är detta en ökning på 4 miljarder, vilket förstärker finansieringen av järnvägsunderhållet. Utöver de givna planeringsramar för utveckling tillkommer ytterligare medel om cirka 54 miljarder i form av trängselskatt, lån, brukaravgifter och medfinansiering, vilka helt och hållet är kopplade till objekt som har en särskild finansieringslösning.

Lånefinansiering av höghastighetsbanorna innebär en upplåning på cirka 107 miljarder kronor vid utgången av 2029. Förutsatt att utgifterna för amortering och räntekostnader för upptagna lån startar år 2035 (när höghastighetsbanorna beräknas stå klara) kommer den årliga utgiften för amortering att uppgå till drygt 4 miljarder. Räntekostnaden beräknas uppgå till cirka 7,6 miljarder 2035 för att därefter successivt minska. Förslaget ska främst ses som ett illustrativt exempel, eftersom de senaste prognoserna indikerar att de totala kostnaderna är betydligt högre än de tidigare kostnadsberäkningarna (som exemplet baseras på).

# 1 Inledning

I detta avsnitt sammanfattas Trafikverkets inriktningsförslag 2018-2029 i ekonomiska termer. Trafikverket har utgått från direktivet vilket innebär en total ram motsvarande 522 miljarder kronor[1]. Av detta fördelar sig 281 miljarder kronor på Utveckling och 241 miljarder på Vidmakthållande. Därutöver beräknas 81 miljarder kronor tillkomma genom banavgifter, intäkter och lån kopplat till trängselskatt i Stockholm och Göteborg, brukaravgifter och medfinansiering. Angivna belopp uttrycks i 2015 års prisnivå.

Hela inriktningsunderlaget ska omfatta tre inriktningar vilket innebär att utveckling av transportinfrastrukturen ska utgå från 1) hittills beslutad politik 2) hittills beslutad politik och aviserade åtgärder samt 3) hittills beslutad politik med och aviserade åtgärder samt ytterligare styrmedel och åtgärder för att kostnadseffektivt minska utsläpp av växthusgaser.

För vidmakthållande gäller att Trafikverket ska redovisa vilken ekonomisk ram som krävs för att under planperioden 2018-2029, på ett kostnadseffektivt sätt, vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå. Vidare ska Trafikverket redovisa hur mycket planeringsramen behöver utökas för att åtgärda det eftersläpande underhållet på ett kostnadseffektivt sätt. Av direktivet framgår även att bedömningar om avhjälpande av eftersläpande underhåll bör uppdelas på 6,12 respektive 18 års sikt. Även vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ska analyseras utifrån de tre inriktningar som angetts ovan. För en mer ingående redovisning av de olika alternativen hänvisas till huvudrapporten kapitel 7 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.

För utveckling av statens transportinfrastruktur ska Trafikverket redovisa hur och med vilket underlag prioriteringar som ligger till grund för ovan nämnda inriktningar gjorts. Trafikverket ska även redovisa vilka åtgärder/åtgärdstyper som bortfaller vid en planeringsram som är 15 procent högre och 15 procents lägre än nu gällande planeringsram (281 miljarder). För en mer ingående redovisning av de olika alternativen hänvisas till huvudrapporten kapitel 6 Analyser av olika inriktningar för transportinfrastrukturens utveckling.

Av nedanstående diagram framgår det totala utrymmet för utvecklingsramen (investeringar) enligt direktivet för inriktningsplaneringen samt framräknat behov för drift, underhåll och trafikledning inom vidmakthållande.

[1] Tas hänsyn till den prisomräkning som gjort av regeringen 2014-2015 uppgår totalramen till knappt 522 miljarder kronor – för att förenkla och underlätta för jämförelse med nuvarande plan utgår Trafikverket från 522 miljarder vilket är samma summa som nuvarande plan omfattar.

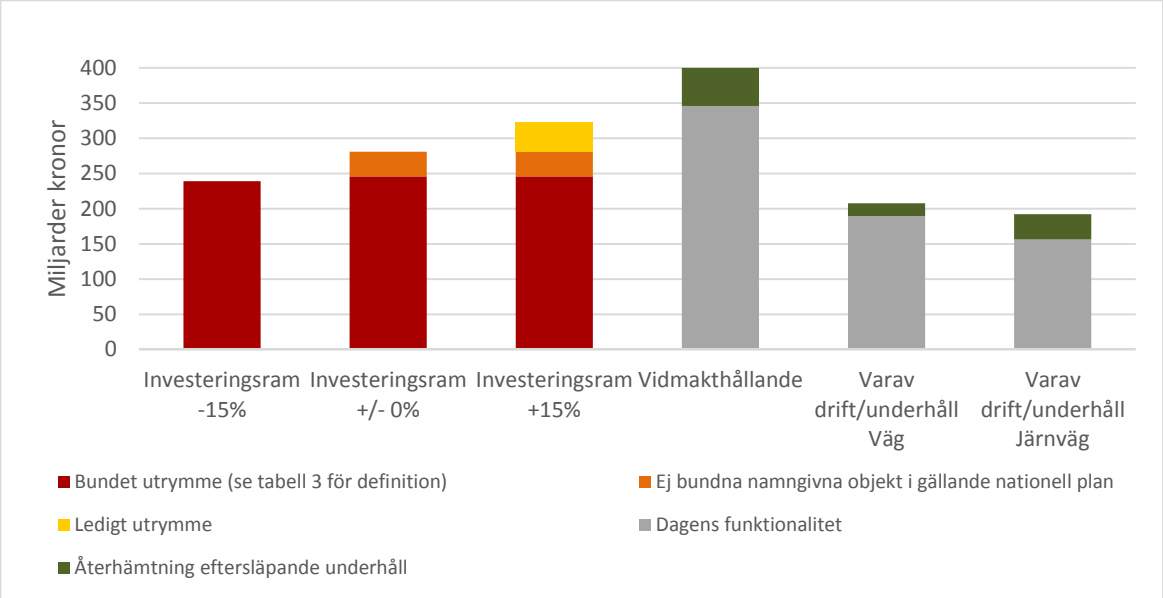



Diagram 1. Investeringsramar och behov av medel för drift, underhåll och trafikledning, period 2018-2029

# 2 Vidmakthållande

Den ekonomiska ram som krävs för att vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå omfattar underhåll, reinvesteringar och drift under perioden 2018-2029. Åtgärder för bärighet i vägsystemet särredovisas liksom finansiering för enskilda vägar. Underlaget är baserat på befintlig och tillkommande anläggning för kommande planperiod och dess förväntade nerbrytning. Behovet inkluderar inte funktionshöjande åtgärder.

Nedan redovisas ett totalbehov innan prioritering av åtgärder är gjorda för drift och underhåll väg respektive drift, underhåll och trafikledning järnväg. Det ekonomiska behovet indikerar vad som erfordras för att upprätthålla dagens funktionalitet samt eliminera det eftersläpande underhållet.

## 2.1 Drift och underhåll – väg

Tabell 1 Väg: ekonomiskt behov för att upprätthålla dagens funktionalitet och eliminering av eftersläpande underhåll, period 2018-2029

| **Verksamhet:** (Miljarder kronor) | **Dagens funktionalitet** | **Eftersläpande underhåll** | **Eliminering av eftersläpning (12 år)** | **Nationell plan (prioriterat behov)** |
|---|---|---|---|---|
| Underhåll | 132 | 18 | 151 | 100 |
| Drift | 16 | | 16 | 14 |
| Övrig verksamhet | 11 | | 11 | 11 |
| Bärighet | 15 | | >15 a) | 16 |
| Enskilda vägar | 14 | | 14 | 13 |
| **Summa drift och underhåll** | **189** | **18** | **207** | **156** |

a) Utredning om 74 ton pågår

Återhämtas eftersläpande underhåll under 6 år bedöms kostnaderna hamna 1-2 miljarder över den nivå som redovisas i tabellen ovan (12 årsperiod). Återhämtas underhållet under 18 år kommer en del av kostnaderna efter periodens slut vilket totalt ger större kostnader.

## 2.2 Drift, underhåll och trafikledning – järnväg

Den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg inklusive reinvesteringar uppgår enligt gällande nationell plan till 86 miljarder kronor. Utöver detta tillkommer finansiering i form av banavgifter vilka för perioden 2018-2029 bedöms uppgå till 26,9 miljarder kronor. Den sammanlagda ramen för drift och underhåll järnväg uppgår därmed 112,9 miljarder kronor för perioden 2018-2029 räknat utifrån de nya nivåer för banavgifterna (vilket är ca 4 miljarder mer än gällande plan).

Tabell 2 Järnväg: ekonomiskt behov för att upprätthålla dagens funktionalitet och eliminering av eftersläpande underhåll, period 2018-2029

| **Verksamhet:** Miljarder kronor | **Dagens funktionalitet** | **Eftersläpande underhåll** | **Eliminering av eftersläpning (12 år)** | **Nationell plan 2014-2025 (prioriterat behov)** |
|---|---|---|---|---|
| Underhåll | 74 | -1[a)] | 73 | 45 |
| Reinvestering | 52 | 37 | 89 | 33 |
| Övrig verksamhet | 8 | 0 | 8 | 9 |
| Drift (inklusive trafikledning) | 22 | 0 | 22 | 22 |
| **Summa drift, underhåll och trafikledning** | **156** | **36** | **192** | **109** |

a) Vid upprätthållande av funktionalitet på dagens nivå omhändertas inte det så kallade eftersläpande underhållet. Detta medför en högre underhållskostnad att hålla den anläggningen i nuvarande skick. Vid eliminering av det eftersläpande underhållet reinvesteras en större mängd anläggning och det medför en lägre underhållskostnad då ny anläggning inte är lika underhållskrävande initialt som en gammal sliten anläggning.

Återhämtas eftersläpande underhåll under 6 år bedöms kostnaderna hamna något under över den nivå som redovisas i tabellen ovan (12 årsperiod). Återhämtning under 6 år bedöms inte kunna genomföras utan betydande trafikala störningar i järnvägssystemet samt att risk finns för att marknadens aktörer inte kan åta sig en forcerad genomförandetakt utan att prisbilden på entreprenader kraftigt påverkas. En återhämtning under 18 år innebär att nedbrytning av anläggningen ökar och att det avhjälpande underhållet blir mycket dyrare fram till dess att det eftersläpande underhållet åtgärdats.

### 2.2.3 Ökad styrning av reinvesteringar inom järnväg

Inom Trafikverket har det under arbetet med inriktningsunderlaget förts diskussioner om att även större reinvesteringar (över 100 miljoner kr) inom järnväg bör hanteras på liknande sätt som namngivna investeringsobjekt inom utvecklingsanslaget. Det innebär i praktiken dels en ökad stabilitet i planeringen dels en förbättrad samordning av den ekonomiska planeringen och den fysiska planeringen av reinvesteringar. För att utvärdera om förslaget verkligen leder till en ökad nytta och om Trafikverket i den kommande åtgärdsplaneringen ska utgå från en sådan ansats kommer Trafikverket från 2016 tillämpa förslaget i den interna styrningen.

# 3 Utveckling av transportsystemet

## 3.1 Investeringar

Trafikverkets förslag till inriktning för utveckling av transportsystemet samt ramar för länsplaner för perioden 2018–2029 omfattar totalt 281 miljarder kronor +/- 15 procent och fördelas enligt nedanstående tabell:

Tabell 3 Specifikation av investeringsram vid olika nivåer

| **Åtgärde**r (miljarder kronor) | **Investeringsram 239 mdr** (-15 procent) | **Investeringsram 281 mdr** (0-procent) | **Investeringsram 323 mdr** (+15 procent) |
|---|---|---|---|
| 1 Räntor och amorteringar | 36 | 36 | 36 |
| 2 Bundna namngivna objekt [a) b) c)] | 113 | 120 | 120 |
| 3 Trimningsåtgärder [d)] | 31 | 31 | 31 |
| 4 Regional plan | 35 | 35 | 35 |
| 5 Planering och stöd, myndighetsutövning, FoI, driftbidrag Luftfart | 18 | 18 | 18 |
| 6 Bidrag inlandsbanan, Öresundsbrokonsortiet | 6 | 6 | 6 |
| 7 Ej bundna namngivna objekt i gällande plan | 0 | 35 | 35 |
| 8 Ledigt utrymme | 0 | 0 | 42 |
| **Summa** | **239** | **281** | **323** |

Kostnader angivna i rad 1-6 har betraktats som bundet utrymme. Kostnader för trimning och regional plan motsvarar nivån enligt gällande plan.

a) Med bundna namngivna objekt avses nu pågående objekt, objekt som bedöms ha en byggstart senast 2018 där bedömning bland annat gjorts med stöd av Trafikverkets underlag för byggstartsrapportering[2] samt objekt vars genomförande bedömts bundet av avtal. I alternativ Investeringsram 239 mdr har vissa bundna namngivna väg- och järnvägsobjekt lyfts ur den nationella planen för att kunna anpassa volymen till den lägre planeringsnivån.

b) Varav ERTMS ingår med 9 miljarder kronor och avser investeringar på stomnätet (utöver dessa finns drygt 10 miljarder avsatta för ERTMS inom Ej bundna namngivna objekt)

c) Utbyggnad av höghastighetsbanor ingår inte i tabellen förutom de delar som ingår i nuvarande plan

d) Behov och förslag till inriktning trimningsåtgärder (tidigare benämt åtgärdsområden) specificeras nedan samt mer ingående i huvudrapport avsnitt 8 Utveckling av statens transportinfrastruktur

[2] Trafikverket upprättar årligen en Byggstartsrapport vilken tillställs regeringen och innehåller förslag till byggstarter för namngivna investeringsåtgärder de kommande tre åren (år 1-3) och de objekt som ska förberedas för byggstart år 4-6. Regeringen beslutar årligen vilka objekt som får byggstartas de kommande tre åren och förberedas för byggstart år 4-6.

## 3.2 Redovisning av förändrade och oförändrade investeringsramar utifrån olika inriktningsalternativ

I tabell nedan kommenteras kortfattat disponibelt utrymme för nystarter inom nationell och regional plan, åtgärdsområden och miljöinvesteringar för vid en oförändrad, reducerad och investeringsram uppdelat på de tre analyser som framgår av direktivet till inriktningsplaneringen. Inriktning 2 Hittills beslutad politik plus aviserade åtgärder omfattar även åtgärder för längre och tyngre tåg, ökad bärighet (74 ton) samt nya investeringar i Höghastighetsbanor och Norrbotniabanan. Utifrån det faktum att utrymmet för nya investeringar är begränsat har Trafikverket antagit att finansiering av höghastighetsbanor sker med lån (förutom de medel som i gällande nationell plan har avsatts till Ostlänken[3] och Mölnlycke-Bollebygd[4]). Dessutom bedöms byggstart av Norrbotniabanan först kunna ske i slutet av planperioden. Investeringsutgiften för Norrbotniabanan uppskattas till cirka 30 miljarder kronor. För höghastighetsbanorna kommer nya succesiva anläggningskostnadskalkyler att tas fram.

[3] Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping

[4] Göteborg-Borås, nytt dubbelspår via Landvetter flygplats (deletapp Mölnlycke-Bollebygd)

| **Specificering av investeringsram 239 miljarder (-15 procent eller 42 miljarder kronor) fördelat på tre inriktningar:** | | |
|---|---|---|
| Inriktning 1<br>Beslutad politik | Inriktning 2<br>Beslutad politik plus aviserade åtgärder | Inriktning 3<br>Ytterligare styrmedel och kostnadseffektiva åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser |
| Reducering av investeringsram med 15 procent medför att inga medel finns disponibla inom respektive inriktning för vare sig nystarter och/eller ökning av trimningsåtgärder. Nivån på utvecklingsramen innebär även att en del av de objekt som betraktas som bundna ej kan fullföljas. | | |
| **Specificering av investeringsram 281 miljarder (0 procent) fördelat på tre inriktningar:** | | |
| Inriktning 1<br>Beslutad politik | Inriktning 2<br>Beslutad politik plus aviserade åtgärder | Inriktning 3<br>Ytterligare styrmedel och kostnadseffektiva åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser |
| Oförändrad investeringsram medför att namngivna objekt i nuvarande plan kan fullföljas men där inga ytterligare medel är disponibla för nystarter. Beräknat utrymme för ej bundna namngivna objekt (35 miljarder) kan användas för annan prioritering exempelvis trimningsågärder, aviserade åtgärder (74-ton bärighet, längre och tyngre tåg, byggstart av Norrbotniabana) och/eller vidmakthållande. | | |
| **Specificering av investeringsram 323 miljarder (+15 procent eller 42 miljarder kronor) fördelat på tre inriktningar:** | | |
| Inriktning 1<br>Beslutad politik | Inriktning 2<br>Beslutad politik plus aviserade åtgärder | Inriktning 3<br>Ytterligare styrmedel och kostnadseffektiva åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser |
| Utökad investeringsram medför att namngivna objekt i nuvarande plan kan fullföljas och att ytterligare 42 miljarder kronor är disponibla för nystarter och ökning av trimningsåtgärder. Beräknat utrymme för ej bundna namngivna objekt (35 miljarder) kan användas för annan prioritering exempelvis trimningsåtgärder och/eller vidmakthållande. | Netto ökar utrymmet för investeringar med 77 miljarder av vilka 35 miljarder avser ej bundna investeringar som kan omprövas. Utrymmet kan användas för att fullfölja nuvarande nationell plan, genomföra aviserade åtgärder som längre och tyngre tåg, höjning av bärigheten (74-ton) och byggstart av Norrbotniabanan, ökning av trimningsåtgärder och/eller överföring till vidmakthållande. | |

## 3.3 Trimningsåtgärder – för bättre tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa 2018-2029

Trimningsåtgärder[5] avser mindre åtgärder som har en kostnad under 50 miljoner kronor. Trafikverket föreslår även i denna rapport att nivån för vad som ska hanteras som en trimningsåtgärd höjs till 100 miljoner i kommande nationell plan. Denna förändring skulle då gälla nytillkomna objekt med en investeringskostnad på mellan 50 och 100 miljoner. Förslaget motiveras bl a av att många trimningsåtgärder kostar med än 50 miljoner, behovet att genomför åtgärderna kan vara brådskande och en större flexibilitet skapas för åtgärdsvalsstudier att genomföra identifierade åtgärder på 3-4 års sikt.

Ett antal större åtgärdspaket såsom förstärkt kraftförsörjning, delar av investeringar inom IT-infrastruktur och trafikledning, längre och bredare tåg, stadsmiljöavtal samt trimningsåtgärder utöver de som sker inom ramen för ERTMS-projektet för korridor B och Malmbanan har identifierats som namngivna investeringsobjekt. Dessa ingår följaktligen inte i trimningsåtgärderna. Hur och i vilken omfattning dessa behov genomförs föreslås lösas under kommande åtgärdsplanering. När det gäller trimningsåtgärderna på Malmbanan och korridor B bör dock åtgärderna i sin helhet vara avslutade innan ERTMS-utrullningen startar för att inte riskera avsevärda fördyringar. Trafikverket vill därför flagga att det kommer behövas investeringsmedel tidigt under planperioden för dessa åtgärder.

Av nedanstående tabell kan utläsas den totala nivå som föreslås för samtliga trimningsåtgärder för de alternativ som bedöms som mest relevanta att föra fram inom de olika inriktningarna; beslutad politik samt beslutad politik plus aviserade åtgärder. Dessa alternativ och prioriteringar belyses mer ingående i huvudrapporten avsnitt 8 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

Tabell 4 trimningsåtgärder: alternativa nivåer inom respektive inriktning

| **Trimningsåtgärder**<br><br>(Se även Huvudrapport avsnitt 8 Utveckling av statens transport-infrastruktur för mer ingående beskrivning av olika alternativ) | **Inriktning Beslutad politik** | | | **Inriktning Beslutad politik plus aviserade åtgärder** | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Alternativ 1-2 (Minskad respektive oförändrad utvecklingsram men bibehållen nivå för trimning) | Alternativ 3 (minskad utvecklingsram men ökade medel för trimning genom omprioritering av Ej bundna namngivna objekt) | Alternativ 4 (ökad utvecklingsram och ökade medel för trimning genom omprioritering av Ej bundna namngivna objekt | Alternativ 2 (minskad utvecklingsram men ökade medel för trimning och aviserad politik genom omprio-ritering av Ej bundna namngivna objekt) | Alternativ 3 (ökad utvecklingsram och ökade medel för trimning genom omprioritering av Ej bundna namngivna objekt.) |
| Nivå gällande plan [1)] | 31,5 | 31,5 | 31,5 | 31,5 | 31,5 |
| Utökning | 0 | 17,5 | 25,5 | 10,0 | 25,5 |
| **S:a Trimningsåtgärder per alternativ** | **31,5** | **49,0** | **57,0** | **41,5** | **57,0** |

1) Nivå ska egentligen öka med 0,3 miljarder om följande förslag genomförs: Överföring av medel från posten namngivna objekt till följd av förslaget om höjd beloppsgräns för nytillkomna objekt mellan 50-100 miljoner kronor samt att ett antal objekt som tidigare hanterats som trimningsåtgärder föreslås hanteras som namngivna i kommande plan.

[5] Tidigare benämt Åtgärdsområden

## 3.4 Forskning och innovation

I september 2015 lämnade Trafikverket till regeringen en analysrapport (TRV 2015:38874) som underlag till den forskning och utveckling (FOI) som regeringen avser ska bedrivas inom transportområdet 2016-2029. De medel som avsätts för FOI inom utgiftsområde 22 belastar dels anslaget för Utveckling dels anslaget för Vidmakthållande. Trafikverket föreslår i rapporten ett antal olika ambitionsnivåer för perioden 2016-2029 utan att där peka på vilken omfattning respektive anslag ska belastas. Den ambitionsnivån som i rapporten utpekas som huvudförslag innebär en total ram för perioden 2016-2029 motsvarande 10,6 miljarder. Av detta hänförs knappt 9,5 miljarder till perioden 2018-2029. De medel som föreslås tilldelas Trafikverket direkt uppgår till 8,9 miljarder (resterande föreslås direkt tillföras VTI och Transportstyrelsen). Nivån innebär att Sjöfartsverket och Luftfartsverket kan tillföras ytterligare medel jämfört med dagens plan (satsningar på sjö och luft kanaliseras via Trafikverket).

| Tabell 5:<br>**Forskning och innovation 2018-2029** (miljarder) | **Ambitionsnivå 2**<br>**(huvudförslag enligt lämnad rapport)** |
|---|---|
| Varav FoI inom vidmakthållande | 3,8 |
| Varav FoI inom utveckling | 5,1 |
| **Summa** | **8,9** |

Oavsett syfte med Trafikverkets FoI-verksamhet bör den totala finansieringen ske från anslaget för utveckling i kommande nationell plan för transportsystemet 2018-2029 vilket skulle förenkla hanteringen och styrningen av FoI. Verksamheten avser i grunden någon typ av utveckling och styrs utifrån de transportpolitiska målen och de strategiska utmaningarna som transportsystemet står inför. I utvecklingsramen har Trafikverket avsatt 5,1 miljarder som bundet i samtliga alternativ och inriktningar. De 3,8 miljarder som föreslås finansieras av vidmakthållande har inte tagits med i det totala behov som redovisats för vidmakthållande i avsnitt 2.

# 4 Tillkommande medel utöver planeringsramen

Med tillkommande medel avses medel utöver den ekonomiska ramen. Huvudsakligen avser det trängselskatter, brukaravgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Observera att intäktskällor som trängselskatt och brukaravgifter helt och hållet är kopplade till några objekt som har en särskild finansieringslösning (exempelvis Förbifart Stockholm och övriga objekt inom stockholmsöverenkommelsen, Västsvenska paketet och Skurubron) och kan därför inte intecknas för andra behov och brister i den nationella planen. På motsvarande sätt kan banavgifter endast användas för att finansiera järnvägsunderhåll.

| Tabell 6<br>**Tillkommande finansiering utöver planeringsram** | **Miljarder kronor** |
|---|---|
| Banavgifter | 26,9 |
| Trängselskatteobjekt avgiftsintäkt (för produktion) | 19,4 |
| Trängselskatteobjekt lånedel (för produktion) | 24,6 |
| Lån som återbetalas medbrukaravgifter (Skurubron) | 0,6 |
| Medfinansiering | 9,4 |
| **Summa tillkommande medel** | **80,9** |

Medfinansiering tillkommer som finansiering utöver givna planeringsramar (avser namngivna objekt)

Utöver ovanstående poster innebär beslutad politk plus aviserade åtgärder att vägslitageskatt kan komma införas. Införande och uppbörd av vägslitageskatt har inte en direkt koppling till finansiering av vidmakthållande inom vägsidan då det just rör sig om särskild skatt. Mot den bakgrunden kan inte detta betraktas som en finansieringskälla för underhållet av väg till skillnad mot uttaget av banavgifter som direkt leder till ökade medel för underhåll av järnvägen.

## 4.1 Trängselskatt

Trängselskatt har införts i Stockholm och Göteborg. Skatten ska bidra till att minska trängseln och förbättra miljön i de båda storstäderna. Efter avdrag för drift och administration av systemen får intäkterna användas i enlighet med de avtal som tecknats. Överenskommelserna omfattar åtgärdspaket där upplåning sker för att finansiera delar av genomförandet som inte direkt kan finansieras med trängselskatt. Därefter betalas amorteringar och räntor med intäkterna från trängselskattesystemen.

Intäkterna i Stockholm finansierar på detta sätt Förbifart Stockholm, med bidrag från nationell plan, och ytterligare ett tjugotal väginvesteringar i länet.

Det Västsvenska paketet har en likartad konstruktion där tillskott från regionala och kommunala parter tillsammans med intäkterna från trängselskattesystemet finansierar överenskomna åtgärder till femtio procent. Paketet omfattar åtgärder i väg- och järnvägssystem samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar, bland annat Marieholmstunneln och Västlänken och del av Götaälvbron.

Finansieringen under perioden 2018-2029 av dessa objekt fördelat på finansieringskällor framgår av tabellen nedan. I tabellen ingår inte drifts- och administrationskostnader för betalsystemen eller kapitalkostnader.

Tabell 7:
**Finansieringskällor för objekt som till del ska finansieras av trängselskatt och vägavgifter 2018-2029, prisnivå 2015 (miljoner kronor)**

| Objekt | Anslag[1)] | Realisering markvärden | Finansiering med trängselskatt, direktfinansiering | Lån som återbetalas med trängselskatt | Lån som återbetalas med brukaravgift | Summa |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Förbifart Stockholm | 2 267 | 0 | 3 320 | 17 906 | 0 | 23 492 |
| Övriga objekt i Sthlm som finansieras med trängselskatt (inkl Tunnelbana) | 0 | 0 | 7 303 | 1 586 | 0 | 8 889 |
| Västsvenska paketet | 16 134 | 845 | 8 562 | 5 092 | 0 | 30 633 |
| Skurubron (nya bron) | 0 | 0 | 248 | 0 | 622 | 870 |
| **Summa** | **18 401** | **845** | **19 433** | **24 584** | **622** | **63 884** |

1) Angivna belopp utgör produktionskostnader som finansieras av statliga investeringsanslag inom nationell plan

## 4.2 Brukaravgift

Högbro över Sundsvallsfjärden liksom bro över Motalaviken har färdigställts och öppnats för trafik. Lån knutna till dessa objekt återbetalas med de brukaravgifter som tas ut vid passage över broarna. Planeringsarbete pågår för en bro över Skurusundet som ny del av väg 222 vilken beräknas färdigställas 2021. Bron finansieras dels med trängselsskatteanslag dels med lån i Riksgälden. Lån upptagna för uppförande av Skurubron kommer att återbetalas med brukaravgifter. Totalt beräknas brukaravgifter för dessa objekt uppgå till 1,3 miljarder för perioden 2018-2029 varav 543 miljoner hänförs till Skurubron.

## 4.3 Lånebehov 2018-2029

För åren 2018-2029 bedöms Trafikverket lånebehov för vissa väg och järnvägsobjekt som finansieras med trängselskatt eller brukaravgifter uppgå till 32 miljarder kronor. Lånen tas upp i Riksgälden. Trafikverket bedömer att behovet av lån fördelas enligt nedanstående tabell. Lånen används dels för att täcka produktionskostnader, dels för att täcka drifts- och administrationskostnader och kapitalkostnader. Lånen kommer att amorteras med framtida trängselskatter respektive brukaravgifter.

Tabell 8:
**Lånebehov under perioden 2018-2029. Prisnivå 2015**

| **Objekt** | **Belopp miljoner kronor** |
|---|---|
| Förbifart Stockholm samt Övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatter | 24 763 |
| Västsvenska paketet | 6 125 |
| Skurubron | 672 |
| **Summa** | **31 560** |

## 4.4 Lån el- och teleanläggningar

I nuvarande plan för transportinfrastrukturen 2014-2025 utgör 7,6 miljarder låneutrymme för investeringar och reinvesteringar i el- och teleanläggningar. Omfattning av den upplåning som får göras under denna planperiod är i princip reglerat genom en tidsserie av vilken framgår de lån som får tas upp i rikgälden varje enskilt år. Cirka hälften av denna summa omfattar nyinvesteringar respektive reinvesteringar. Trafikverket föreslår i denna rapport att denna finansieringsform upphör och dessa re- och investeringar helt och hållet

finansieras av anslaget för utveckling respektive vidmakthållande, som då behöver utökas i motsvarande omfattning. Sett över en period om tolv år så utgör de lån som årligen tas upp en mycket liten del av den total finansiering för nämnda anslag. Förslaget innebär även att kostnader för räntor för dessa lån försvinner vilket kan reducera anslaget för räntor och amorteringar.

## 4.5 Banavgifter

Enligt uppdragsdirektivet ska Trafikverket redovisa prognosticerade intäkter för banavgifterna enligt järnvägslagen (2004:519) samt för de prognosticerade förändringar som Trafikverket bedömer utifrån SERA-direktivet under planperioden 2018–2029.

Analysen bygger på de åtgärder som redan finns i befintlig nationell transportplan. Det innebär att Ostlänken och Mölnlycke - Bollebygd (de första delsträckorna i ny stambana) finns med liksom investeringar som öppnar för trafik 2026–2029.

I uppdraget har vi beräknat intäkter från banavgifter i följande scenarier:

1. Basscenario
2. Aviserad politik

Analysen av effekter sker dock bara för basscenariot och presenteras i form av en särskild rapport.

Banavgifterna förutsätts oavkortat går till drift, underhåll och reinvestering i järnvägsinfrastrukturen.

### 4.4.1 Prognos för banavgifter 2018-2029

Inriktningen är liktydigt med beslutad politik och att beslutad plan för avgiftsuttag ligger fast.

Tabell 9:
Intäkter från banavgifter per år (miljoner kronor i 2015 års prisnivå)

| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Summa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 750 | 1 870 | 1 980 | 2 090 | 2 200 | 2 300 | 2 390 | 2 460 | 2 460 | 2 460 | 2 460 | 2 460 | 26 880 |

Den underliggande prognosen visar att tillväxten i godstransportarbetet är mindre än i tidigare prognos. Som framgår av tabellen yttrar sig detta så att intäkterna planar ut efter 2025. Analysen visar att 2 460 miljoner kronor år 2029 täcker de kostnader som enligt nuvarande plan minst ska täckas. Dessa kostnader är marginalkostnaderna för infrastrukturförvaltning och emissioner (de sistnämnda upp till den nivå som motsvarar skattedelen). I själva verket begränsas dessa kostnader enligt analysen till 2 187 miljoner kronor år 2029. Skillnaden mellan dessa nivåer, dvs. cirka 270 miljoner kronor, kan därmed vara att betrakta som uppräkningar enligt SERA-direktivet (jmf. särskilda avgifter enligt 7 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519)).

Trafikverket planerar utifrån föresatsen att en intäktsnivå som har fastställts i en långsiktig plan inte bör sänkas om det inte är motiverat av fundamentala förändringar såsom kraftigt minskad trafikering eller förändrad kostnadsbild eller sänkta ambitioner i fråga om vidmakthållande. Då inget av dessa förhållanden är för handen bedömer Trafikverket

sammantaget att intäkterna bör plana ut efter 2025 och för återstoden av den nya planperioden. Ett skäl för denna planeringsmässiga hållning är att intäkterna ligger avsevärt mycket närmare det lagenliga golvet än taket.

I nu gällande plan svarar banavgifterna för i genomsnitt 20 procent av satsningsutrymmet på vidmakthållande av järnvägen. Ungefär samma andel finansiering via banavgifter gällde även i planen 2010–2021. En oförändrad andel ”brukarfinansiering” via banavgifter skulle alltså implicera en satsningsram på cirka 135 miljarder kronor för järnvägens vidmakthållande, där anslagsfinansieringen i så fall kommer att utgöra cirka 108 miljarder kronor. En anslagsfinansiering under denna nivå innebär således en ökad andel banavgiftsfinansiering jämfört med nuvarande plan och omvänt.

Trafikverket bedömer inte att SERA-direktivet föranleder några ändringar i svensk rätt som är av den arten att de totala intäkterna från banavgifter direkt påverkas.

Banavgifterna bidrar till ett mer robust transportsystem på två sätt, dels genom att medlen oavkortat går till vidmakthållande dels genom de incitament som avgiftsdifferentieringen ger.

När hänsyn tas till aviserade vägslitageavgifter och energiskatter så bedöms intäkterna från banavgifter öka ytterst marginellt från 2 460 till 2 479 miljoner kronor för prognosåret, d v s med cirka 0,8 procent. Varken tyngre lastbilar eller tyngre tåg ingår i analysen. Inte heller investeringar som höghastighetsbanor, Norrbotniabanan eller nya dubbelspår ingår. Det är ett uttryck för att aviserade skatter och avgifter som rör vägtransporter endast ger marginellt ökade intäkter från godstransportarbete på järnväg. Om man antar att åtgärderna har samma påverkan på intäkterna för hela perioden som för prognosåret så ökar de totala intäkterna till cirka 27 090 miljoner eller drygt 200 miljoner kronor mer än i basalternativet.

Inriktningen med ökade styrmedel och åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser bedöms inte heller resultera i någon nämnvärd förändring av prognosen för banavgifter 2018-2029. Motiven är densamma som ovan framförts i föregående stycke.

### 4.4.3 Tänkbar utveckling av banavgifterna som styrmedel - Bullerdifferentiering

I enlighet med nuvarande plan differentieras banavgifterna successivt för att ge ett mer robust järnvägssystem, en förbättrad punktlighet och ett mer effektivt utnyttjande av kapaciteten.

Det finns också en ny EU-rättsligt grundad möjlighet att differentiera banavgifter för att åstadkomma minskat buller. Om så sker måste genomförandeförordningen (EU) 2015/429 iakttas[6]. Det är inte möjligt för Trafikverket som infrastrukturförvaltare att utan vidare genomföra åtgärden utan det krävs legala och administrativa överväganden, som bör inkludera påverkan på den redan beslutade planen.

En bullerdifferentiering är ett styrmedel som går utöver beslutad och aviserad politik. Den förutsätts inte påverka intäkterna från banavgifter.

[6] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/429 av den 13 mars 2015 om fastställande av de förfaranden som ska följas vid tillämpningen av avgiftsuttag för kostnaden för bullereffekter

## 4.6 Medfinansiering

Medfinansiering innebär att till exempel kommuner men även företag kan vara med och finansiera en investering. Totalt beräknas 9 miljarder kronor medfinansiera genomförande av åtgärder under planperioden. I det här sammanhanget räknas inte finansiering från länsplan som medfinansiering.

Avsikten med medfinansiering är att staten och andra intressenter ska dela på finansieringen utifrån den nytta som åtgärden ger för de olika finansiärerna. Möjlighet till medfinansiering 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. Ytterst handlar det om att hitta kostnadseffektiva lösningar som tillgodoser såväl trafikala behov som önskemål om möjligheter till bebyggelse och stadsutveckling. Syftet med medfinansiering är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerar självständigt.[7]

## 4.7 Medel från EU

Utöver medel i den ekonomiska ramen får Sverige medel från EU för projekt inom TEN-T. Dessa medel betalas ut till Riksgälden och tillförs Trafikverket genom ett särskilt anslag. Under de senaste åren har denna medfinansiering uppgått till cirka 200–300 miljoner kronor per år.

[7] Medfinansieringsutredningen SOU 2011:49

# 5 Lånefinansiering av höghastighetsbanor

Som redovisats ovan bedömer Trafikverket att det saknas utrymme för att inom vare sig ordinarie eller en utökad planeringsram finansiera byggande av höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Malmö. Därför har Trafikverket räknat på ett scenario som innebär att utbyggnaden sker med lån för de delar av höghastighetsbanorna som ligger utanför nuvarande plan. Utveckling och omfattningen av de beräknade lånen ska främst ses som ett illustrativt exempel mot bakgrund av att nya successiva kostnadsberäkningar kommer att tas fram. De senaste prognoserna indikerar att de totala kostnaderna är betydligt högre än vad nedanstående exempel visar och har sin grund i förändrat innehåll och omfattning samt att kunskapen om tekniska förutsättningar ökat.

Utgångspunkten i exemplet är en investeringskostnad på 170[8] miljarder. Investeringsbehovet för delar som ligger utanför nuvarande plan under perioden 2018–2029 är beräknat till 90 miljarder (2015 års prisnivå) under perioden 2018–2029. 100 procents upplåning av investeringen enligt kalkylräntan 4 procent ger knappt 17 miljarder i ackumulerad räntekostnad och 107 miljarder i ackumulerad låneskuld under perioden 2018-2029 (och ökar till drygt 170 miljarder år 2035). I räkneexemplet har förutsatts att räntekostnaden för upptagna lån finansieras med nya lån fram till färdigställandet. Om räntekostnaderna helt eller delvis ska finansieras med anslag under planperioden, påverkar det givetvis det utrymme som kan användas för övriga investeringar. Från år 2035 beräknas låneskulden börja amorteras. Utifrån antagandet om att låneskulden avbetalas under 40 år uppgår räntekostnaden och amorteringsdelen till cirka 12 miljarder år 2035. Räntekostnaderna avtar successivt medan amorteringen ligger fast under perioden, med en årlig summa på drygt 4 miljarder. Dessa medel förutsätts bli finansierade av statliga anslag (utveckling av statens transportinfrastruktur).

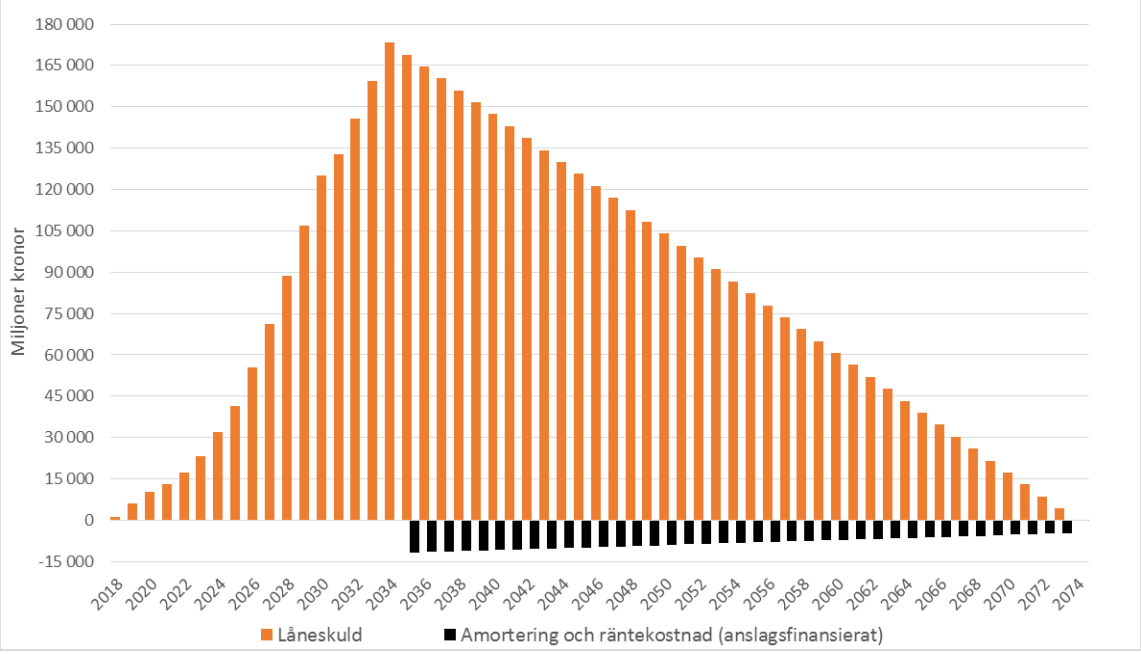



Diagram 2. Lånefinansiering för höghastighetsbanor, objekt utanför nuvarande plan

[8] YTR001 Höghastighetsbanor US2B 150617

Om samtliga objekt (inklusive Ostlänken och Mölnlycke-Bollebygd) som ingår i utbyggnaden av höghastighetsbanor lånefinansieras, innebär detta en total upplåning på cirka 240 miljarder kronor. Om låneskulden avbetalas under 40 år uppgår räntekostnaden och amorteringsdelen till cirka 16 miljarder kronor år 2035. Räntekostnaderna avtar successivt medan amorteringen ligger fast under perioden med en årlig summa på 6 miljarder kronor. Som ovan påpekats baseras detta exempel på tidigare gjorda kostnadsberäkningar vilka är betydligt lägre jämfört med vad de senaste prognoserna indikerar.

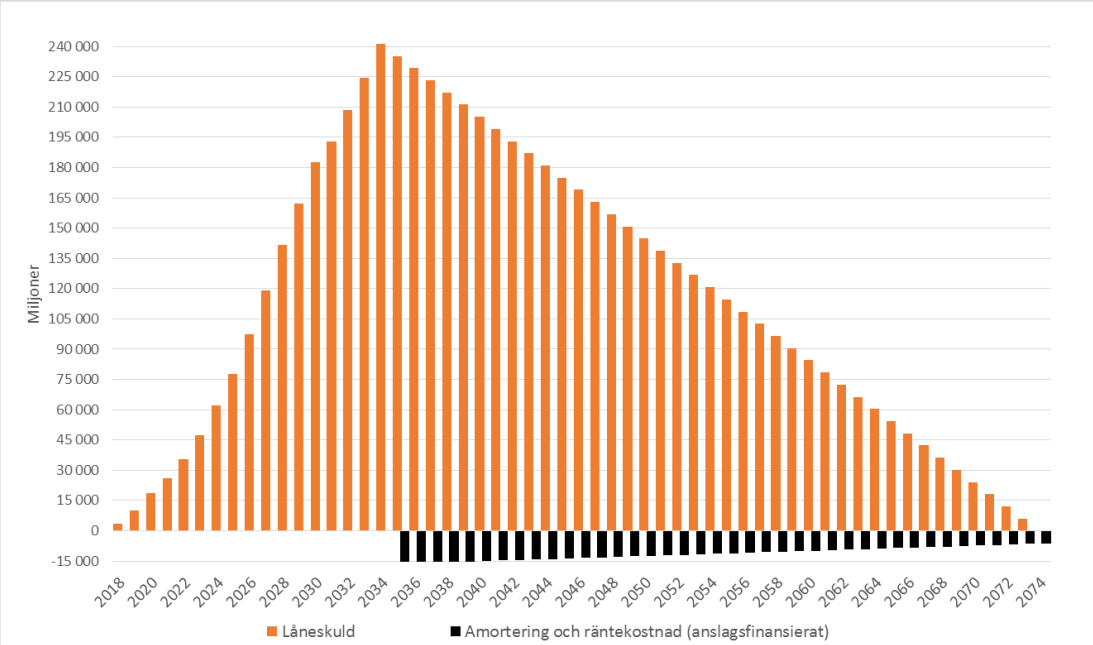



Diagram 3. Lånefinansiering för höghastighetsbanor, samtliga objekt

I sammanhanget kan nämnas att behov av resursförstärkningar hos länsstyrelserna kan finnas för att de ska kunna hantera stora komplicerade infrastrukturprojekt utan dröjsmål då detta kan ge en onormalt stor arbetsbelastning. Länsstyrelserna har idag möjlighet att söka extramedel i samband med att projekt tillåtlighetsprövas, men då den nuvarande planläggningsprocessen inte ställer krav på tillåtlighetsprövning för alla stora projekt bör denna hantering ses över. Kostnader för detta bör sannolikt belasta respektive investeringsprojekt i någon form.

Nivån på Bundna namngivna objekt varierar över tid p g a tidsserien speglar den nivå som i nuläget bedömts som optimal investeringstakt

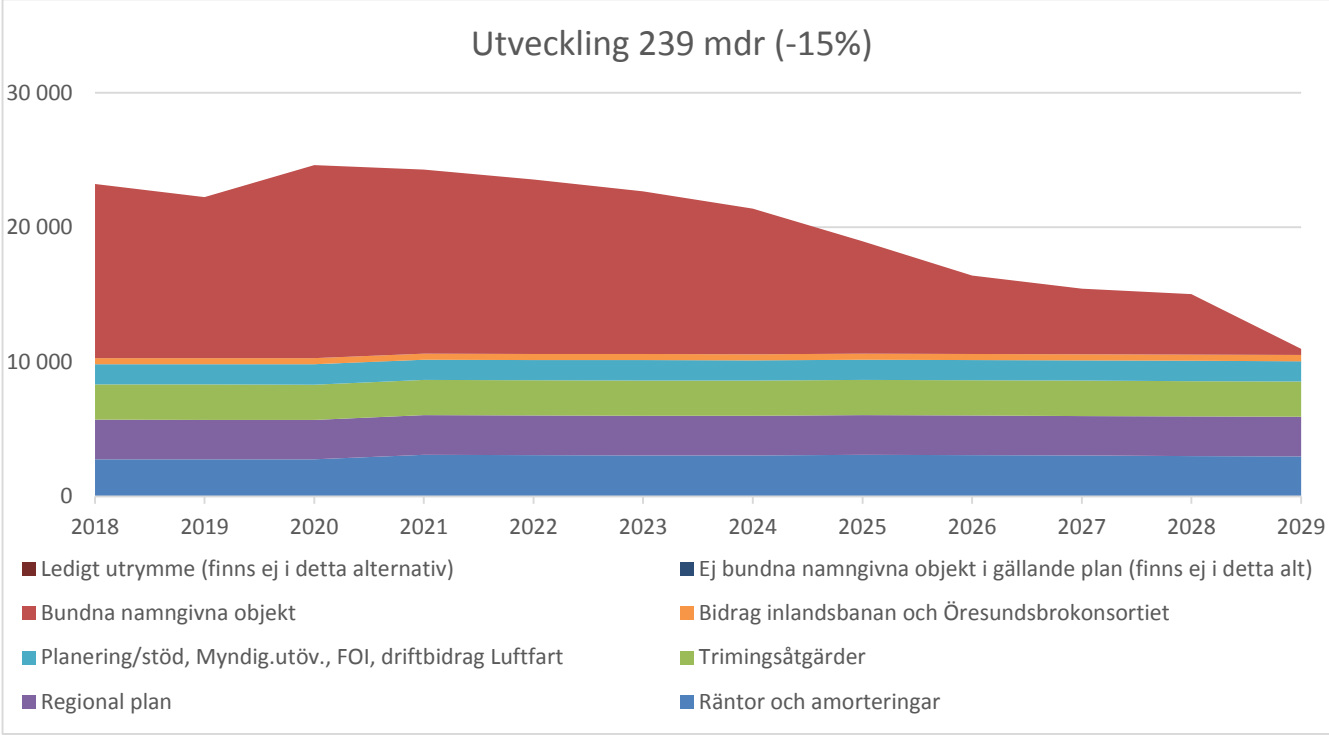
| Utveckling ram 239 miljarder (-15%) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Summa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Räntor och amorteringar | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 3,1 | 3,1 | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 3,1 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 35,6 |
| Bundna namngivna objekt | 13,0 | 12,0 | 14,4 | 13,7 | 13,0 | 12,1 | 10,8 | 8,4 | 5,8 | 4,9 | 4,5 | 0,5 | 112,9 |
| Trimningsåtgärder | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 31,4 |
| Regional plan | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 35,4 |
| Planering o stöd, mynd.utöv. FOI, driftbidrag Luftfart | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 18,1 |
| Bidrag inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 5,5 |
| Ej bundna namngivna objekt i gällande plan | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Ledigt utrymme | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Summa** | **23,2** | **22,3** | **24,6** | **24,3** | **23,5** | **22,7** | **21,4** | **19,0** | **16,4** | **15,4** | **15,0** | **11,0** | **238,8** |

| Utveckling ram 281 miljarder (+/- 0%) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Summa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Räntor och amorteringar | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 3,1 | 3,1 | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 3,1 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 35,6 |
| Bundna namngivna objekt | 14,3 | 13,4 | 16,2 | 14,7 | 13,6 | 12,6 | 11,2 | 8,5 | 5,8 | 4,9 | 4,5 | 0,5 | 120,2 |
| Trimningsåtgärder | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 31,4 |
| Regional plan | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 35,4 |
| Planering o stöd, mynd.utövn, FOI, driftbidrag Luftfart | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 18,1 |
| Bidrag inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 5,5 |
| Ej bundna namngivna objekt i gällande plan | 0,9 | 1,9 | 4,0 | 4,3 | 3,8 | 2,9 | 3,3 | 3,3 | 2,6 | 2,6 | 2,9 | 2,5 | 34,9 |
| Ledigt utrymme | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| **Summa** | **25,4** | **25,6** | **30,5** | **29,6** | **28,0** | **26,1** | **25,0** | **22,4** | **19,0** | **18,0** | **17,9** | **13,4** | **281,0** |

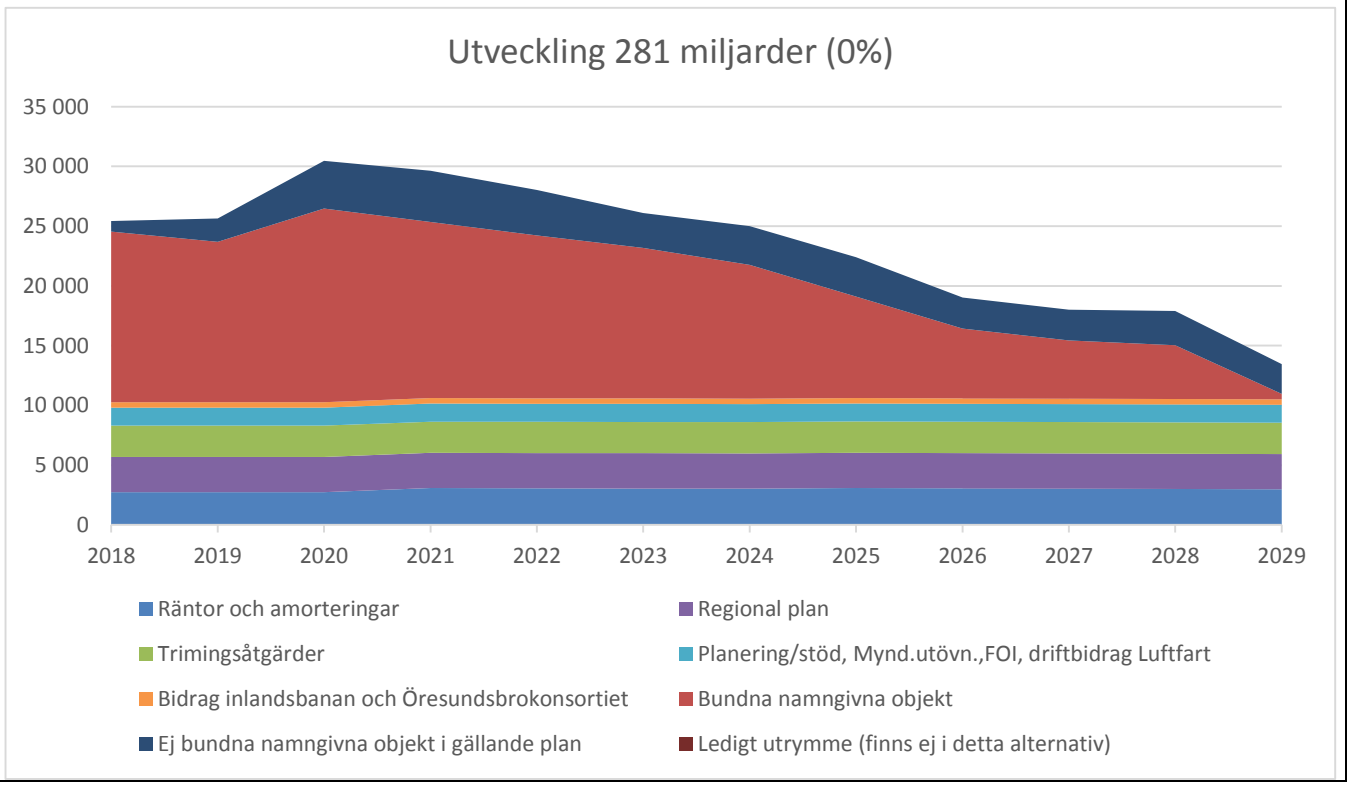
| Utveckling ram 323 miljarder (+/- 15%) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Summa |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Räntor och amorteringar | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 3,1 | 3,1 | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 3,1 | 3,0 | 3,0 | 3,0 | 35,6 |
| Bundna namngivna objekt | 14,3 | 13,4 | 16,2 | 14,7 | 13,6 | 12,6 | 11,2 | 8,5 | 5,8 | 4,9 | 4,5 | 0,5 | 120,2 |
| Trimningsåtgärder | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 31,4 |
| Regional plan | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 35,4 |
| Planering o stöd, mynd.utövn, FOI, driftbidrag Luftfart | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 18,1 |
| Bidrag inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 5,5 |
| Ej bundna namngivna objekt i gällande plan | 0,9 | 1,9 | 4,0 | 4,3 | 3,8 | 2,9 | 3,3 | 3,3 | 2,6 | 2,6 | 2,9 | 2,5 | 34,9 |
| Ledigt utrymme | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 4,5 | 7,4 | 8,7 | 8,6 | 12,2 | 42,1 |
| **Summa** | **25,4** | **25,6** | **30,5** | **29,6** | **28,0** | **26,1** | **25,8** | **26,9** | **26,4** | **26,7** | **26,5** | **25,6** | **323,2** |

Bilaga 2 Fältdiagram fördelat per investeringsnivå

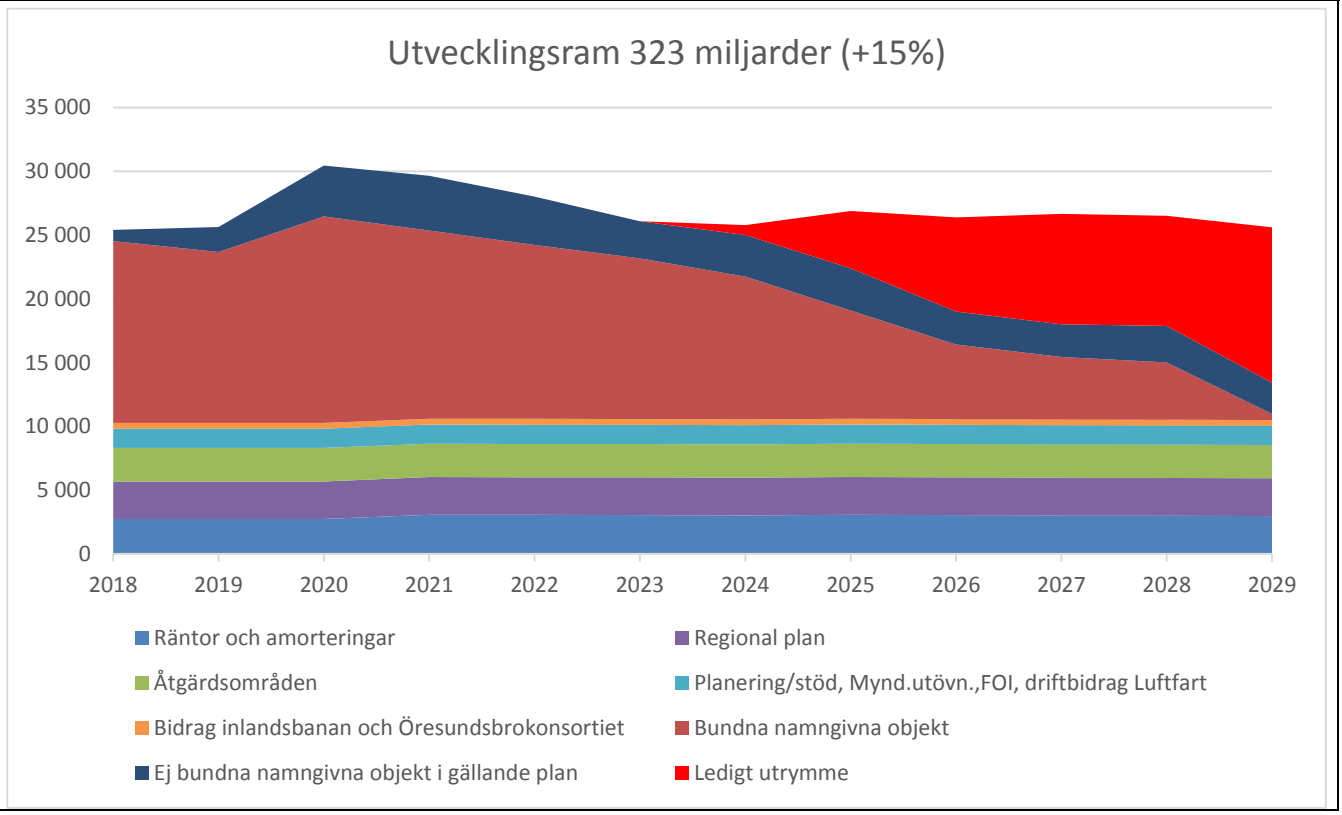
Fältdiagram: investeringsram 239 miljarder (-15 procent eller 42 miljoner kronor)




Fältdiagram: investeringsram 281 miljarder (0 procent)



Fältdiagram: investeringsram 323 miljarder (+15 procent eller 42 miljoner kronor)



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se