

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

- En del av arbetet med ny infrastrukturplan (remiss)
- Nästa steg riksdagsbeslut om ekonomiska ramar
- Därefter Trafikverkets förslag till åtgärdsplan (remiss)
- Slutligen regeringen fastställer en ny plan för 2026-2037

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

- Regeringens utgångspunkt nu gällande ram 799 miljarder kr
- 4 alternativa ramar skall redovisas, -20%, -10%, +10%, +20%
- Effektivisera och underhåll befintliga anläggningar
- kostnadskontroll

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Trafikverkets förslag

- Satsa på ökat underhåll-underhållsskulden har ökat
- Underhåll är lönsamt
- Vi kommer i framtiden i största utsträckning använda dagenssystem

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Bristande punktlighet exempel på underhållsskulden.

- Sämsta punktligheten på 13 år
- December 2023

- **Utfall kortdistanståg (pendel- och flygtåg): 89,7%**
Antal framförda: 48 004
- **Utfall medeldistanståg (regionaltåg): 79,0%**
Antal framförda: 32 512
- **Utfall långdistanståg (fjärr- och snabbtåg): 61,6%**
Antal framförda: 7 256

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Trafikverkets förslag

- Dagens signalsystem behöver moderniseras och ersättas
- Ersätts med ERTMS ett gemensamt europeiskt system, stora kostnader att bygga ut och även för tågoperatörerna.

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Trafikverkets förslag

- Även om enskilda objekt inte direkt berörs i Trafikverkets förslag ligger de ändå till grund för de olika ramalternativen.
- Satsningarna på ökat underhåll och nytt signalsystem innebär ökade kostnader.
- Kostnaderna för nya investeringar har ökat.

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Trafikverkets förslag

- Ökat underhåll, nytt signalsystem och att genomföra nuvarande plan kräver att ramen ökas med **15 %**,
från dagens 959 miljarder kr till 1100 miljarder kr i 2023 års prisnivå
- Tillkommer nya objekt krävs en ökad ram med **20%**
från dagens 959 miljarder kr till 1151 miljarder kr i 2023 års prisnivå
- Trafikverket vill ha möjlighet att ompröva objekt som visar ökade kostnader och minskad nytta

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Påverkan på Pågatåg Nordost

- Att ompröva beslutade objekt är mycket negativt, skapar stor osäkerhet för utvecklingen av tågtrafiken.
- Viktigt satsa på effektivisering av planering och genomförandet, ökad kostnadskontroll och kortare byggtider/ny teknik.
- Jämför Trafikverkets redovisade tidsplaner för utbyggnader i Skåne
 - - Lund-Hässleholm 2043
 - - Hässleholm C 2038
 - - Hässleholm-Alvesta 2040- talet
 - - Hässleholm-Kristianstad 2040

PÅGATÅG NORDOST

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Påverkan på Pågatåg Nordost

Objekt i nuvarande plan att bevaka

- Lund-Hässleholm, två nya spår
- Helsingborg-Hässleholm, förlängda mötesspår
- Markarydsbanan, nytt mötesspår Knäred
- Växjö-Räppe, dubbelspår etapp 1
- Hässleholm-Kristianstad, förlängt mötesspår Attarp
- Alvesta, triangelspår



PÅGATÅG NORDOST

Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Påverkan på Pågatåg Nordost

Objekt som bör komma med i nästa plan

- Hässleholm-Kristianstad, dubbelspår
- Alvesta- Växjö, dubbelspår
- Hässleholm C, ökad kapacitet
- Helsingborg-Hässleholm fler förlängda mötesspår
- Hässleholm-Alvesta, planera för två nya spår



Trafikverkets inriktningsunderlag 2026-2037

Slutsats Pågatåg Nordost

- Satsa på ökat underhåll
- effektivisera planering och genomförande
- fullfölj gällande plan och skapa förutsättningar för fortsatta satsningar.
- Närmare samverkan med kommuner ,regioner och Trafikverket