

## Trafikverkets förslag till Inriktningsunderlag för den nationella planen 2026-2033.

### Sammanfattning

Inriktningsunderlaget som redovisades den 15 januari 2024, är en del av planeringen inför fastställelse av den nationell infrastrukturplan 2026-2033.

- Inriktningsunderlaget baseras på regeringens uppdrag till Trafikverket.
- Nästa steg är ett riksdagsbeslut om de ekonomiska ramarna för den nationella planen.
- Därefter skall Trafikverket redovisa en åtgärdsplan.
- Slutligen skall regeringen fastställa en ny infrastrukturplan 2026-2033.

Regeringen har angett att utgångspunkten är nu gällande ram på 799 miljarder kr. Trafikverkets skall också redovisa fyra alternativa ramar där ramen ökas respektive minskas med 10 respektive 20 procent.

Trafikverket har mycket starkt understrukt behovet av att underhållet och reinvesteringar ökar för att säkerställa en bättre funktion av dagens system.

*Ett exempel på underhållsskulden och tågproblem är punktligheten för 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**

Kostnaderna för underhåll och nyinvesteringar har ökat vilket enligt Trafikverket innebär att ökat underhåll, nytt signalsystem och att genomföra nuvarande plan kräver att ramen ökas med 15%. Om nya objekt skall tillkomma kräves en ökad ram.

Trafikverket vill därför att objekt som har fördröjats och därmed fått ett sämre samhällsekonomiskt resultat skall kunna omprövas.

Detta skulle kunna innebära att viktiga objekt för utveckling av trafiken av Pågatåg Nordost, som finns i gällande plan, kan tas bort och skapa osäkerhet för resenärerna. Det är därför viktigt att ramen minst ökas med 15%.

Därför är det viktigt att effektivisering av planeringen och genomförandet av investeringar genomförs för att motverka kostnadsutvecklingen och minska byggtiderna.

Trafikverkets redovisade tidsplaner för utbyggnader i Skåne är ett exempel

- Lund -Hässleholm 2043
- Hässleholm C 2038
- Hässleholm-Alvesta 2040- talet
- Hässleholm-Kristianstad 2040

Ett konkret exempel för att minska byggtiderna är att öka användandet av ny teknik vilket nyligen har beslutats av Trafikverkets Generaldirektör.

Även om specifika objekt ej redovisas i inriktningsunderlaget ingår de i det sammanvägda underlaget.

Objekten i Pågatåg Nordost området som ingår i nuvarande plan är väl underbyggda och viktiga att bevaka i det fortsatta arbetet.

Det gäller

- 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

Dessutom tillkommande objekt för den nya planen 2026-2033

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

Vår slutsats är

- Satsa på ökat underhåll
- effektivisera planering och genomförande
- fullfölj gällande plan och skapa förutsättningar för fortsatta satsningar.