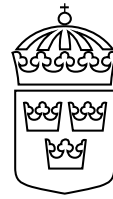


Regeringens skrivelse

2017/18:278



Nationell planering för transportinfrastrukturen
2018–2029

Skr.
2017/18:278

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 14 juni 2018

Stefan Löfven

Tomas Eneroth
(Näringsdepartementet)

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Vidare lämnas i skrivelsen en redogörelse för hur de tillkännagivanden som riksdagen riktade till regeringen med anledning av regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* har omhändertagits.

Innehållsförteckning

1	Infrastruktur för framtiden	3
1.1	Inledning	3
1.2	Infrastrukturen bidrar till att bygga Sverige	3
2	Bakgrund, utgångspunkter och ekonomiska ramar	5
2.1	Utgångspunkter för regeringens beslut	6
2.2	Ekonomiska ramar och finansiering	6
3	Nationell plan 2018–2029	7
3.1	Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling	7
3.2	Krisberedskap och civilt försvar	8
3.3	Vidmakthållande	8
3.3.1	Vidmakthållande av järnväg	8
3.3.2	Vidmakthållande av vägar	9
3.4	Utveckling av transportsystemet	9
3.4.1	Trimnings- och miljöåtgärder	9
3.4.2	Större infrastrukturinvesteringar, s.k. namngivna investeringar	10
3.4.3	Stadsmiljöavtal	11
3.4.4	Räntor och amorteringar	12
3.4.5	Övrig utveckling	12
3.4.6	Effekter av regeringens satsningar på utveckling	13
4	Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen 2018– 2029	15
5	Uppföljning	16
6	Riksdagens tillkännagivanden med anledning av infrastrukturpropositionen	18
6.1	Sårbarhet i transportsystemet	18
6.2	Införandet av ERTMS	18
6.3	Vissa frågor om upphandling av infrastruktur	19
Bilaga	Större investeringar och utpekade bristanalyser	21
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 14 juni 2018	34

1 Infrastruktur för framtiden

1.1 Inledning

Regeringen fastställde genom beslut den 31 maj 2018 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 och definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2018–2029. I denna skrivelse redogör regeringen för planeringsarbetet och innehållet i regeringens beslut.

1.2 Infrastrukturen bidrar till att bygga Sverige

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela Sverige. Den trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 bidrar till att uppfylla målen och till att bygga Sverige starkt och hållbart för nuvarande och kommande generationer. Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det gäller innovativa och effektiva lösningar.

För att åstadkomma detta har riksdagen efter förslag från regeringen ökat resurserna till transportinfrastrukturen med 107,5 miljarder kronor till totalt 622,5 miljarder kronor för åren 2018–2029 jämfört med föregående plan (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Väl fungerande transporter i hela landet är viktiga för kvinnors och mäns, flickors och pojkers möjligheter att ta sig till jobb och skola samt för effektiva transporter av industrins varor. Den nya nationella planen är en viktig del av detta samhällsbygge. Planen ska bland annat bidra till Sveriges omställning till världens första fossilfria välfärdsland, ett ökat bostadsbyggande, förbättrade förutsättningar för näringslivet, ökad sysselsättning, digitalisering samt ett inkluderande samhälle. Regeringen bedömer att planen innebär en nödvändig ambitionshöjning i strävan att nå ett långsiktigt hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Regeringens investeringar bidrar till att inkludera fler människor i vidgade bostads- och arbetsmarknader och ger förutsättningar för ökat bostadsbyggande och arbetspendling. Utvecklingen av infrastruktur skapar även förutsättningar för ökad sysselsättning. Satsningar på infrastrukturen skapar i sig jobb i de direkt berörda bygg- och anläggningsbranscherna, men det ger framför allt bättre förutsättningar för företag och näringsliv. Enligt Trafikverkets bedömning kommer åtgärderna i den nya nationella trafikslagsövergripande planen att uppskattningsvis ge cirka 235 000 direkta årsarbeten för perioden 2018–2029.

Regeringen bedömer att det är avgörande att värna en fortsatt hög tillgänglighet, tillförlitlighet och kapacitet i både väg- och järnvägsnätet. Det ska vara enklare och säkrare att gå, cykla och resa kollektivt.

Underhåll av infrastrukturen är avgörande för att värna nyttan av redan genomförda investeringar. Både vägar och järnvägar behöver vara välfungerande, tillförlitliga och ändamålsenligt skötta. Regeringen har därför under den kommande planperioden utökat medlen till drift, underhåll och reinvesteringar när det gäller de statliga vägarna och järnvägsnätet.

Det är också viktigt att stärka ett aktivt miljö- och säkerhetsarbete i transportsystemet. Regeringens ambition är att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och att de nationella miljö kvalitetsmålen ska nås. Utvecklingen av transportsystemet ska bidra till det.

En omställning av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen är nödvändig. För att klara klimatmålen behövs en aktiv politik och löpande uppföljning och utveckling av styrmedlen inom transportområdet. Regeringens handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering står på tre ben: ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt förnybara drivmedel. Regeringen vill fortsatt främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

Transportinfrastrukturen ska planeras med hänsyn till landskapets natur- och kulturvärden och landskapets olika funktioner. Insatser görs också för att minska hälsopåverkan av buller, vibrationer och partiklar, vattenresurser skyddas och förorenade områden saneras. Transportinfrastrukturen behöver fortsatt bli säkrare och kunskapen om trafiksäkert beteende öka. Den nya nationella planen bidrar till Nollvisionen och till att regeringens etappmål för minskat antal omkomna och allvarligt skadade i trafiken ska nås.

Infrastrukturen kan genom sin utformning bidra till ett mer sammanhållet samhälle där tillgänglighet värnas och där transportsystemet likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Genom satsningar i den nationella planen för transportsystemet, tillsammans med regeringens kommande godstransportstrategi, skapas förutsättningar för effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter.

Den nationella planen kommer att bidra till regeringens samhällsbygge genom att värna kvaliteten i den befintliga infrastrukturen och möta framtidens behov av ett modernt, hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Regeringens ambition är att hela landet ska växa. Transportinfrastruktur knyter ihop landet genom att ge en grundläggande tillgänglighet. Sammantaget bedömer regeringen att åtgärderna i planen har en utjämnande effekt på tillgängligheten i Sverige.

2 Bakgrund, utgångspunkter och ekonomiska ramar

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101) och budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg. omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100). Regeringens propositioner och riksdagens beslut angav tillsammans med regeringens planeringsdirektiv som beslutades den 23 mars 2017 (dnr N2017/02312/TIF) förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

Den 31 augusti 2017 inkom Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 (dnr N2017/05430/TIF). Samma dag skickades förslaget på remiss. Den 30 oktober 2017 överlämnade Trafikverket en samlad effektbedömning av förslaget till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 (dnr N2017/06662/TIF). Den 31 januari 2018 lämnade Trafikverket en ny version av den samlade effektbedömningen som även kompletterats med en systemanalys (dnr 2017/06662/TIF). Systemanalysen beskriver effekterna av planförslaget och länsplaneförslagen på transportsystemet som helhet.

Under remissförfarandet kom 2 715 yttranden (dnr N2017/05430/TIF) in. Av dessa var 2 241 yttranden från privatpersoner och avsåg alla ett enskilt objekt i planförslaget. Inkomna remisser har sammanställts. Yttrandena och en remissammanställning finns tillgängliga i Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Den 6 juni 2017 uppdrog regeringen åt Trafikanalys att kvalitetsgranska Trafikverkets förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 och de regionalt utvecklingsansvariga aktörernas förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Trafikanalys delrapporterade uppdraget den 30 november 2017 (dnr N2018/01058/TIF) och slutrapporten inkom till Regeringskansliet den 15 februari 2018 (dnr N2018/01058/TIF).

Trafikverkets förslag samt övriga underlag i form av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning m.m. samt remissyttrandena utgör underlag för regeringens beslut om fastställelse av nationell plan för perioden 2018–2029 samt för vilka objekt som Trafikverket får byggstarta under perioden 2018–2020, vilka objekt som får förberedas för byggstart under perioden 2021–2023 och vilka utpekade bristanalyser som bör genomföras inför nästa planeringsomgång och planrevidering.

Länsplaneupprättarna ansvarar för att upprätta och fastställa länsplanerna i enlighet med förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplaneupprättarna överlämnade i januari 2018 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för

regional transportinfrastruktur (dnr N2018/00798/TIF m.fl.). Dessa förslag till planer samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning m.m. utgör underlag för regeringens beslut om de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. Länsplaneupprättarna ska nu när regeringen har fattat beslut om definitiva ekonomiska ramar fastställa länsplanen utifrån respektive inlämnat förslag.

2.1 Utgångspunkter för regeringens beslut

Utgångspunkten för den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 är att planen ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och bidra inom ett antal samhällsutmaningar som regeringen har identifierat där transportsystemet spelar en stor roll, se vidare prop. 2016/17:21.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål – tillgänglighet, och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga.

För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Funktions- och hänsynsmålen konkretiserar delar av det övergripande målet, bl.a. flera hållbarhetsaspekter. I det ingår att bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.

2.2 Ekonomiska ramar och finansiering

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2018–2029 uppgå till totalt 622,5 miljarder kronor. Det innebär en ökning med 107,5 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod. Den ekonomiska ramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt (de ekonomiska ramarna är angivna i prisnivå 2017).

- 125 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 164 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, och
- 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden tillkommer ytterligare medel. Intäkter från banavgifterna beräknas uppgå till 27,4 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna.

För utveckling av transportsystemet tillkommer medel genom trängselskatt med 48,4 miljarder kronor, infrastrukturavgifter med 0,7 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 14 miljarder kronor. Totalt beräknas ca 63 miljarder kronor tillföras på dessa sätt under planperioden.

Sammantaget omfattar åtgärderna därmed totalt 700 miljarder kronor för planperioden 2018–2029.

3 Nationell plan 2018–2029

3.1 Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

Sverige har många världsledande företag i transportsektorn och har en stor potential att utveckla transportsystemet till att bli långsiktigt hållbart samtidigt som svenskt näringsliv stärks. Sverige har möjlighet att bli en permanent världsutställning för innovationer på transportområdet genom att satsa på elektrifiering, digitalisering, fjärrstyrning och automatisering, bl.a. uppkopplade transporter och ökad resenärsinformation. Den nationella planen bidrar till detta med finansiering till åtgärder som gör att infrastrukturen kan användas på ett mer hållbart sätt. Ett exempel är elvägar, där överföring av ström till tunga fordon under färden bidrar till lägre koldioxidutsläpp, högre energieffektivitet i transportsystemet och minskade transportkostnader. För att åstadkomma en snabb introduktion av elvägar satsar regeringen medel så att en pilotsträcka med elväg kan etableras under planperioden.

Innovativa lösningar kräver givetvis också forskning. Totalt fördelas åtta miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden. Insatserna omfattar samtliga trafikslag och innebär en ökning jämfört med föregående planperiod.

Regeringen anser att det, för att främja hållbara godstransporter och för att stödja den svenska sjöfarten när en rad nya regler börjar gälla, är särskilt angeläget med de insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Regeringen bedömer även att arbetet med forskning och innovation på transportområdet som rör järnväg behöver samordnas och stärkas.

Digitaliseringen påverkar såväl resmönster som transporter. Det är angeläget att Trafikverket bedriver ett arbete för att på sikt åstadkomma en infrastruktur som är anpassad och integrerad med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.

Särskilda satsningar på test och demonstration samt ett större fokus på förkommersiell upphandling tillsammans med inhämtande av internationell kunskap ska göras för att åstadkomma höjd innovationstakt och öka tillämpningen av forskningsresultat. Detta förutsätter även policy-utveckling.

Särskilda insatser är också angelägna för att höja kunskapsnivån om hur transportsystemet kan utvecklas och vidmakthållas effektivt med mindre

negativ miljö- och hälsopåverkan. Investeringar i transportinfrastruktur och bostadsbyggande är en del i samhällsbygget. Regeringen menar att kunskapen om hur infrastrukturåtgärder och bostadsbyggande påverkar och samverkar med varandra behöver öka. Flera myndigheter berörs av ett sådant arbete, inte minst Trafikverket och Boverket.

3.2 Krisberedskap och civilt försvar

Regeringen anger i beslutet om nationell plan att Trafikverket ska bidra till att vidareutveckla krisberedskapen och det civila försvaret samt förmågan att hantera händelser och situationer i fredstid, vid höjd beredskap och ytterst i krig. Några angelägna frågor är ökad säkerhet i it- och kommunikationssystem, förbättrat skalskydd av vitala delar av transportinfrastrukturen samt förbättrad robusthet i kritisk infrastruktur och samhällsviktiga transporter inklusive förmågan att hantera exempelvis stora olyckor, naturhändelser och antagonistiska hot.

3.3 Vidmakthållande

Riksdagen har efter förslag från regeringen ökat anslaget till vidmakthållande av vägar och järnvägar med cirka 50 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod.

3.3.1 Vidmakthållande av järnväg

Den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 125 miljarder kronor under planperioden, varav 1,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Det är en ökning av medlen för vidmakthållande av järnväg med 47 procent, eller med 40 miljarder kronor, jämfört med föregående planperiod. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg även med intäkter från banavgifter. Dessa beräknas under planperioden uppgå till 27,4 miljarder kronor.

En väl fungerande tågtrafik är viktig för att uppnå flera av regeringens mål, såsom målen om hög sysselsättning, grundläggande tillgänglighet, en ökad andel kvalificerad industriproduktion samt minskad klimat- och miljöpåverkan. Sverige har under många år satsat för lite resurser på underhåll av järnvägsnätet. Det har bidragit till den störningsproblematik som systemet dras med i dag. Regeringen har därför genomfört en kraftig satsning på järnvägsunderhåll. Det kommer att ge goda förutsättningar för att rusta upp järnvägen och ta tag i de problem som finns.

Behovet av underhållsåtgärder och reinvesteringar är stort och det kommer att krävas mycket arbete för att öka järnvägens punktlighet och stärka robustheten. Det är en utmaning att kunna genomföra underhållet då det är trångt på spåren. Ambitionen är att störa trafiken så lite som möjligt, men det kommer att märkas när dessa välbehövligen arbeten ska genomföras.

Det är inte enbart infrastrukturens tillstånd som är avgörande för en väl fungerande järnvägstrafik. Det är viktigt att även övriga aktörer tar sitt

3.3.2 Vidmakthållande av vägar

Den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt bidrag för drift av enskild väg, uppgår till 164 miljarder kronor under planperioden, varav 2,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation.

Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 16,3 miljarder kronor användas för bärighetsåtgärder, vilket bl.a. inkluderar åtgärder för att öka delar av vägnätets bärighet till bärighetsklass BK4, åtgärder för att vägnätet ska vara tillgängligt året runt samt åtgärder för att anpassa vägsystemets robusthet i ett förändrat klimat.

Regeringen bibehåller nivån på bidraget för drift av enskild väg. Under planperioden 2018–2029 ska därför 13,4 miljarder kronor användas för detta ändamål.

Riksdagen har efter förslag från regeringen ökat anslaget till vägunderhåll med sju procent, eller med 11 miljarder kronor. Det skapar förutsättningar för att kunna bibehålla en fortsatt god funktion och hög framkomlighet i vägnätet. Under den kommande planperioden kommer nya stora komplexa väganläggningar att öppna för trafik, vilka kommer att förbättra kapacitet och framkomlighet men även kräva ett utökat underhåll.

För att värna om framkomligheten på landsbygden och det lågtrafikerade vägnätet så har regeringen avsatt totalt cirka 10 miljarder kronor under planperioden till att stärka vägnätet för att kunna öppna upp delar av det för den nya bärighetsklassen BK4 och avser att fortsatt stödja vägföreningar med statsbidrag till enskild väghållning.

3.4 Utveckling av transportsystemet

Regeringens samhällsbygge innehåller ett ökat anslag för utveckling av transportsystemet. Anslaget uppgår till totalt 333,5 miljarder kronor vilket är en ökning med 20 procent eller 56 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod.

3.4.1 Trimnings- och miljöåtgärder

Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder som utvecklar och förbättrar den befintliga transportinfrastrukturen och som kostar högst 100 miljoner kronor. Dessa åtgärder planeras och beslutas av Trafikverket löpande under planperioden. Regeringen har beslutat att sammanlagt 35,4 miljarder kronor under planperioden ska användas för trimnings- och miljöåtgärder, varav 9,6 miljarder kronor till miljöåtgärder.

Trafikverket ska också, inom ramen för trimningsåtgärder, fördela 1,2 miljarder kronor som i dialog med näringslivet kan användas för sådana åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft.

För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken ska Trafikverket under perioden 2019–2022 fördela upp till en miljard kronor av medlen för trimningsåtgärder för att samfinansiera länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras. Många vägar med låg säkerhetsstandard är föremål för diskussion, och i vissa fall beslut, om sänkt hastighetsgräns, med längre restider som följd. Mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard ger stor trafiksäkerhetsnytta och innebär att trafikanternas tillgänglighet normalt kan bibehållas eller förbättras, vilket förkortar restider och underlättar pendling, inte minst i delar av landet som saknar järnvägsförbindelser. I reserelationer där det kan anses vara motiverat, bör möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med åtgärder för mötesseparering övervägas.

Trafikverket planerar och genomför investeringar och reinvesteringar i järnvägsnätet i nära samverkan med länsplaneupprättarna. Regeringen har i beslutet om nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen 2018–2029 uppdragit åt Trafikverket att i detta arbete ta hänsyn till regionala mål för tågtrafiken och godstransportstrategier för järnväg som respektive region beslutat om samt, kopplat till dessa, vilka sträckor i järnvägsnätet regionerna pekar ut som prioriterade för åtgärder genom avsatta medel i länsplanerna.

3.4.2 Större infrastrukturinvesteringar, s.k. namngivna investeringar

Till större infrastrukturinvesteringar över 100 miljoner kronor, s.k. namngivna investeringar, fördelar regeringen 193,2 miljarder kronor under planperioden. De namngivna investeringarna finansieras även med medel från bl.a. trängselskatt, infrastrukturavgifter samt medfinansiering från i första hand kommuner och regioner.

De namngivna investeringar som ingår i planen anges i *bilagan*. I bilagans tabell 1 framgår de pågående namngivna investeringar som ingick i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och som ännu inte är färdigställda. Med pågående avses objekt för vilka byggentreprenaden är upphandlad och de ekonomiska medlen på så vis är uppbundna. Dessa objekt ska enligt den nya planen färdigställas. I bilagans tabell 2 framgår de namngivna investeringar som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. I bilagan redovisas även utpekade bristanalyser för stråk, noder eller motsvarande som bör vara så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Byggandet ska ske i en takt som ekonomin tillåter och på ett kostnadseffektivt sätt. Byggandet av nya stambanor och deras finansiering är ett långsiktigt

åtagande där offentliga resurser binds upp under flera mandatperioder. Därför för nu regeringen samtal om finansieringen av nya stambanor med andra partier i riksdagen. Utbyggnaden ska utgå från var och en av de tre ändpunkterna. I den nationella planen för 2018–2029 ingår sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås.

Sverigeförhandlingen har under det första halvåret 2017 tecknat överenskommelser med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län om satsningar på infrastrukturåtgärder för kollektivtrafik och cykel med statlig medfinansiering samt åtaganden om bostadsbyggande. Regeringen har för avsikt att godkänna dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, förutsatt att riksdagen beslutar i enlighet med regeringens förslag i propositionen Vårändringsbudget för 2018 (prop. 2017/18:99), avseende ökade beställningsbemyndiganden för anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur och anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Totalt fördelas drygt 4 miljarder kronor i nationell plan till medfinansiering av objekten i storstadsavtalen.

Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av de gränsöverskridande transportinfrastrukturerna ska ske i dialog mellan departementen i de båda länderna och mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet i respektive land. Regeringen har för avsikt att ta initiativ till en dialog med den norska regeringen kring utvecklingen av de gränsöverskridande stråk som Trafikverket beskriver: Stockholm–Oslo, Göteborg–Oslo och Malmbanan/Ofotenbanan. Regeringen ser ett särskilt behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas.

Trafikverket kommer under planperioden att inleda reinvesteringar i och utökningar av den befintliga optoanläggningen, dvs optisk fiber för kommunikation, längs järnvägen samt längs delar av det statliga vägnätet. Den överkapacitet som uppstår kan Trafikverket komma att erbjuda andra aktörer. De anpassningar som görs bör genomföras så att det underlättar sammankoppling med annan optofiberinfrastruktur samtidigt som Trafikverkets rådighet över den egna optofiberinfrastrukturen säkerställs och behoven för det civila försvaret och totalförsvaret värnas.

3.4.3 Stadsmiljöavtal

Regeringen fattade 2015 beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Förordningen ger möjlighet för kommuner och landsting att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Stadsmiljöavtalen har integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under perioden 2018–2029. För att ytterligare stimulera utvecklingen av hållbara stadsmiljöer och ta ett helhetsgrepp på urbana transporter kommer regeringen att utvidga möjligheten att använda stadsmiljöavtalen för medfinansiering av anläggningar och nya lösningar för samlastning, samordnade urbana godstransporter och för att skapa förutsättningar för godstransporter med

cykel i urban miljö. Bidraget till urbana godstransporter får uppgå till maximalt 1,2 miljarder kronor under planperioden.

3.4.4 Räntor och amorteringar

Kostnaden för räntor och amorteringar för samhällsinvesteringar och investeringar i anläggningstillgångar som finansierats med lån beräknas uppgå till nära 31 miljarder kronor under planperioden.

3.4.5 Övrig utveckling

Till planering, stöd och myndighetsutövning fördelas 14,5 miljarder kronor under planperioden. Detta finansierar i huvudsak kort- och långsiktig planering av transportsystemet, stöd och deltagande i samhällsutveckling samt utveckling av metoder och tekniker för projektering och byggande och uppgifter som följer av Trafikverkets myndighetsutövning.

Regeringen anser att de områden där Trafikverket föreslagit informations- och kunskaphöjande insatser är viktiga och fördelar i beslut om nationell plan 230 miljoner kronor till dessa insatser under planperioden. Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att, i enlighet med förslaget till nationell plan, genomföra insatser som avser ”Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken” samt ”Öppen kollektivtrafikdata”. Regeringen har också i beslut om nationell plan uppdragit åt Trafikverket att inkomma med utförligare beskrivningar gällande insatserna ”Åtgärder för omställning av transportsektorn till fossilfrihet” samt ”Utveckling av mobilitet som tjänst/kombinerad mobilitet”. Utöver detta ska Trafikverket genomföra informations- och kunskaphöjande insatser om samordning av godstransporter, i enlighet med beskrivning i regeringens kommande nationella godstransportstrategi. Regeringen fördelar 33 miljoner kronor till dessa insatser under planperioden.

Trafikverket ska identifiera eventuella problem med att uppfylla regeringens ambition avseende fyrstegsprincipen, särskilt åtgärder enligt steg 1 och steg 2. Om sådana problem identifieras ska Trafikverket omgående redovisa detta till regeringen tillsammans med förslag till lösningar som säkerställer regeringens ambitioner.

Sverigeförhandlingen har föreslagit att ett fortsatt bilateralt samarbete mellan Danmark och Sverige ska ske genom att en strategisk analys för en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör tas fram, och att regeringen ska anslå ett belopp motsvarande 5 miljoner danska kronor för genomförandet av analysen under perioden 2018–2020. Regeringen anser att en strategisk analys förbättrar kunskapsläget inför framtiden och fördelar därför totalt knappt 7 miljoner kronor, motsvarande 5 miljoner danska kronor, för ändamålet under perioden 2018–2020.

Till årliga driftbidrag till Inlandsbanan fördelas ca 1,8 miljarder kronor under planperioden och till avgiften för järnvägsdriften av den fasta förbindelsen över Öresund fördelas ca 3,7 miljarder kronor under planperioden.

Sammantaget innebär regeringens beslut att kapaciteten i järnvägsnätet kommer att öka. De järnvägssatsningar som regeringen gör stärker järnvägens konkurrenskraft, vilket bidrar till att järnvägen i högre grad kan möta den tillkommande efterfrågan på transporter som väntas både inom landet och för gränsöverskridande transporter. Exempel på sådana satsningar är Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå som påbörjas under planperioden och den s.k. Sydostlänken, järnvägen mellan Älmhult och Olofström, som elektrifieras och rustas upp och byggs ut till Blekinge kustbana nära Karlshamn.

Det EU-gemensamma signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) införs i Sverige och övriga EU (samt Norge och Schweiz) för att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik och därmed stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. För Sveriges del är införandet av ERTMS dessutom att betrakta som ett underhålls- och reinvesteringsprojekt för järnvägens nödvändiga signalsäkerhetssystem. Ålderstigna ställverk byts ut och det befintliga skyddssystemet ersätts av ett modernt system.

Regeringens satsningar innebär också bättre möjligheter att välja kollektivtrafik i stora delar av landet. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på landsbygden har regeringen alltsedan 2016 genomfört satsningar på kollektivtrafik och förbättrat vägunderhåll i landsbygd.

En utmaning i transportsystemet är att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken. Regeringen ser därför ett behov av att fortsatt höja säkerhetsstandarden på vägarna. Några exempel på större investeringar för att förbättra säkerheten på det nationella vägnätet är mötesseparering av flertalet av återstående sträckor på väg E4 mellan Hudiksvall och Luleå samt på väg E20 mellan Örebro och Göteborg och även flera delsträckor på bland annat väg E10 i Norrbotten.

Regeringen ser också behov av att utveckla godstransportsystemet. Genom satsningar i den nationella planen, tillsammans med regeringens kommande nationella godstransportstrategi, skapas förutsättningar för effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter. Fokus ligger på lösningar som effektiviserar nyttjandet av godstransporter, i synnerhet sådana som tar tillvara järnvägens och sjöfartens kapacitet, liksom innovation för att skapa framtidens moderna godstransportsystem. I den nationella planen lägger regeringen förslag som bl.a. bidrar till en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart.

Regeringen har tidigare konstaterat att samtliga mål i TEN-T-förordningen inte är tydligt definierade. I nationell trafikslagsövergripande plan för perioden 2018–2029 finns bl.a. åtgärder för längre, tyngre och större godståg (LTS), t.ex. ska det bli möjligt att köra längre tåg på den för näringslivet viktiga ”triangeln” mellan Hallsberg, Malmö och Göteborg. Hur Sverige ska förhålla sig till målen kommer regeringen att ytterligare förtydliga i nästa infrastrukturproposition till riksdagen.

För att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning bedömer regeringen att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka. Investeringarna i sjöfartsobjekt i den nationella planen flerdubblas jämfört med föregående plan. Regeringen avsätter medel för den viktiga

farledsfördjupningen in i Göteborgs hamn. Slussarna i Södertälje och farleden i Mälaren ska färdigställas och farleden mellan Landsort och Södertälje förbättras. Slussarna i Trollhättan uppgraderas och kapaciteten i farleden till Luleå utökas.

Andra åtgärder som genomförs är att höja och behålla bärigheten på såväl vägsträckor som broar som i dag inte har BK4-standard, liksom bangårdsförlängningar på Malmbanan för att klara tåg som är 750 meter långa.

Regeringen anser att Sverige ska gå före på miljöområdet. Det är därför viktigt att stärka det aktiva miljöarbetet i transportsystemet. Planförslaget innehåller satsningar för att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess olika natur- och kulturvärden med syftet att bibehålla och öka biologisk mångfald och kulturvärden. Landskapsanpassning av nya och befintliga vägar och järnvägar förbättras successivt. Åtgärder för att minska buller, sanera förorenade områden och skydda yt- och grundvattenförekomster som är viktiga för bl.a. dricksvattenförsörjning genomförs under planperioden.

Regeringen vill främja cykling. Den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklisterna och inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner samt andra typer av åtgärder för att öka cyklisters säkerhet och tillgänglighet, t.ex. cykelportar och parkering.

Åtgärder som omfattas av storstadsförhandlingarna, som en del av Sverigeförhandlingen, ger också nya möjligheter och förutsättningar att verka för hållbara stadsmiljöer genom åtgärder för bland annat kollektivtrafik och cykel.

Trafikverket ska utreda om, och i så fall hur, frågan om markåtkomst utgör ett hinder för tillkomsten av cykelvägar eller i genomförandet av regionala cykelplaner och vid behov lämna förslag till regeländringar. Sveriges Kommuner och Landsting bör involveras i arbetet. Nuvarande indelning av väghållaransvaret ska beaktas och kvarstå oförändrad.

En åtgärd som, vid sidan av storstadsförhandlingarna, möjliggör byggande av ett stort antal bostäder är fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm. Andra åtgärdsförslag i järnvägsnätet som ska minska järnvägens markanspråk och ge möjlighet till nya bostäder är t.ex. dubbelspår Gävle–Kringlan. Ett motsvarande exempel på åtgärd som ger möjlighet till bostadsbyggande genom att minska vägens markanspråk är Tvärförbindelse Södertörn.

I sammanhanget förtjänar det också att nämnas att regeringen beslutade i januari 2017 om en nationell flygstrategi: En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. Flygstrategin anger ett antal fokusområden och fungerar som en plattform för vidare initiativ och åtgärder för flyget. Ett sådant initiativ är bildandet av Arlandarådet, vars syfte är att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattar flygplatsen, luft- rummet samt anslutande transporter och infrastruktur på marken men också tillgången till andra flygplatser i Stockholmsregionen.

Det bör också poängteras att regeringen har vidtagit åtgärder för hur drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet ska organiseras. Det är centralt

att underhållsverksamheten organiseras och bedrivs så att största möjliga samhällsekonomiska nytta och kostnadseffektivitet uppnås av de medel som tillförs till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet. Regeringen uppdrog i januari 2017 åt Trafikverket att snarast vidta åtgärder för att i egen regi organisera och bedriva verksamhet för leveransuppföljning och manuell underhållsbesiktning avseende järnvägsunderhållet. Detta stärker, enligt regeringen, kunskap om anläggningens tillstånd och behov av åtgärder. Vidare har regeringen i november 2017 uppdragit åt Trafikverket att genomföra åtgärder för att säkerställa en effektiv hantering vid störningar i tågtrafiken. Åtgärderna ska bl.a. omfatta att säkerställa en tydligare ansvarsfördelning mellan parterna där verket tar en ledande roll i störningssituationer.

Regeringen har i mars 2018 beslutat att tillkalla en särskild utredare med syftet att utreda hur delar av det järnvägsunderhåll, i form av basunderhåll, som i dag bedrivs av Infranord AB kan överföras till Trafikverket (dir. 2018:24). Regeringen anser att det statliga ansvarstagandet inom järnvägsunderhållet ska öka på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt för att få bättre punktlighet och bättre robusthet i järnvägsnätet.

4 Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen 2018–2029

Regeringen har fastställt de ekonomiska ramarna för länsplanerna till ca 36,6 miljarder kronor, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med föregående planperiod. Fördelningen framgår av nedanstående tabell. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2014–2025 vid utgången av 2017. Respektive län ska fastställa länsplanen senast den 1 oktober 2018.

I ramen för berörda län ingår medel som ska användas för medfinansiering i enlighet med de s.k. storstadsavtalen som Sverigeförhandlingen tecknat med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län. Regeringen har för avsikt att godkänna dessa avtal, de s.k. storstadsavtalen, förutsatt att riksdagen beslutar i enlighet med regeringens förslag i propositionen Vårändringsbudget för 2018 (prop. 2017/18:99), avseende ökade beställningsbemyndiganden för anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Stockholms län	8 571 miljoner kronor
Uppsala län	1 657 miljoner kronor
Södermanlands län	1 001 miljoner kronor
Östergötlands län	1 465 miljoner kronor

Jönköpings län	1 378 miljoner kronor
Kronobergs län	768 miljoner kronor
Kalmar län	931 miljoner kronor
Gotlands län	224 miljoner kronor
Blekinge län	532 miljoner kronor
Skåne län	4 442 miljoner kronor
Hallands län	1 189 miljoner kronor
Västra Götalands län	6 398 miljoner kronor
Värmlands län	1 003 miljoner kronor
Örebro län	1 030 miljoner kronor
Västmanlands län	827 miljoner kronor
Dalarnas län	1 128 miljoner kronor
Gävleborgs län	953 miljoner kronor
Västernorrlands län	889 miljoner kronor
Jämtlands län	521 miljoner kronor
Västerbottens län	919 miljoner kronor
Norrbottnens län	812 miljoner kronor

I ramen för berörda län är medel inräknade som bl.a. får användas till bidrag till kommuner som betalar ut ersättning till drift till icke statliga flygplatser, där staten inte upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport–Stockholm Arlanda Airport från och med den 26 oktober 2019. Från och med detta datum bör medel från Västernorrlands länsplan motsvarande 5,5 miljoner kronor per år, som länsplaneupprättaren i nuläget avsätter till bidrag till kommuner som betalar ut ersättning till drift till Höga Kusten Airport, i stället flyttas till anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

5 Uppföljning

Regeringen har för avsikt att noga följa upp genomförandet och effekterna av planen. Regeringen har i beslutet om nationell plan uppdragit åt Trafikverket att årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa:

- hur medlen för pågående forskning- och innovationsprojekt fördelas per trafikslag och ämnesområden, samt
- effekterna, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten samt kostnaderna för åtgärderna. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste åren avseende leveranskvaliteterna.

Vid den årliga rapporteringen ska Trafikverket även redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att effektivisera verksamheten och för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljökvalitetsmålen nås.

Trafikverket ska årligen redovisa genomförda trimmings- och miljöåtgärder, kostnaderna för dessa samt vilka effekter, däribland den samhällsekonomiska nyttan, och bidraget till de transportpolitiska målen, inklusive de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen, som åtgärderna har haft. Om målkonflikter har konstaterats, ska Trafikverket beskriva hur dessa konflikter har hanterats.

I redovisningen ska Trafikverket särskilt redogöra för hur stora medel som har avsatts till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet, vilka åtgärder som har vidtagits för dessa medel och hur de beräknas bidra till samhällsekonomisk effektivitet och transportpolitisk målpuppfyllelse.

Trafikverket ska även beskriva hur arbetet fortlöper avseende prioriterade aktiviteter för genomförande av yt- och grundvattenskydd. Vidare ska Trafikverket följa upp och utvärdera hur landskapsperspektivet tillämpas.

Enligt det planeringssystem för transportinfrastruktur som infördes 2012 (se prop. 2011/12:118) har regeringen uppdragit åt Trafikverket att årligen redovisa dels vilka namngivna investeringsobjekt som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårsperioden inklusive förslag till finansiering, dels vilka namngivna objekt som bör förberedas för byggstart under den följande treårsperioden. Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de stora investeringsobjekten. Trafikverket ska fortsätta uppföljningen av kostnader och effekter för de namngivna objekten. Av uppföljningen ska den samhällsekonomiska nyttan framgå och åtgärdernas bidrag till de transportpolitiska målen inklusive de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen redovisas. Om målkonflikter har konstaterats, ska Trafikverket beskriva hur dessa konflikter hanterats. Efterkalkyler av samhällsekonomisk lönsamhet för färdigställda objekt öppnade för trafik, där slutliga byggkostnader och realiserade effekter ligger till grund för kalkylen, ska även fortsättningsvis redovisas årligen.

Regeringen ser behov av att arbetet med ökad produktivitet och kostnadskontroll drivs vidare med hög prioritet och har därför uppdragit åt Trafikverket att i samband med årsredovisningen redogöra för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de namngivna investeringsobjekten.

Regeringen har även uppdragit åt Trafikverket att

- fortsätta att utveckla styrningen och uppföljningen av övriga investeringar i syfte att minska kostnadsavvikelser och fördringar,
- i årsredovisningen årligen redogöra för omfattning, kostnader och effekter av åtgärder inom övrig utveckling, samt
- även fortsättningsvis årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur, av vilken det ska framgå hur stor andel av respektive länsplan som genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna.

6 Riksdagens tillkännagivanden med anledning av infrastrukturpropositionen

Nedan redogörs för hur riksdagens tillkännagivanden med anledning av regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101) har omhändertagits av regeringen. Utöver de tillkännagivanden som tas upp nedan har övriga tillkännagivanden med anledning av samma proposition slutbehandlats av regeringen.

6.1 Sårbarhet i transportsystemet

Riksdagen ställde sig bakom det som utskottet anförde om att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet och har tillkännagett detta för regeringen (bet. 2016/17:TU4 punkt 4, rskr 2016/17:101).

I regeringens beslut om nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ingår investeringar som syftar bl.a. till ökad robusthet för transportsystemet som helhet och därmed även för gränsöverskridande transporter. Av stor vikt för att minska sårbarheter i transportsystemet är därutöver regeringens beslut att Trafikverket fr.o.m. den 1 augusti 2017 ansvarar för övergripande samordning och planering av krisberedskap och det civila försvaret för transportområdet, genom följande tillägg i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket: ”Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att utveckla och samordna krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. I detta ingår att bedriva omvärldsbevakning och analys samt att stödja andra myndigheter med expertkompetens inom området.” Detta har lett till bättre förutsättningar för planering och samverkan mellan myndigheter och med näringslivet.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande att regeringen bör ta fram en nationell strategi för gränsöverskridande järnvägstrafik för att minska sårbarheten i transportsystemet är slutbehandlat.

6.2 Införandet av ERTMS

Riksdagen ställde sig bakom det som utskottet anförde om att regeringen bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande

av järnvägens totala funktionssätt och har tillkännagett detta för regeringen (bet. 2016/17:TU4 punkt 13, rskr 2016/17:101). Skr. 2017/18:278

Regeringen tydliggjorde i uppdraget till Trafikverket att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportinfrastrukturen och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur att Trafikverket bör verka för att införandet av det EU-gemensamma signalsystemet för tåg, European Rail Traffic Management System (ERTMS), sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

Trafikverket redogör i rapporten Införandetakt av ERTMS-systemet – effektbedömning och samhällsekonomisk analys (SEB ERTMS 1.0 2017-0530) för hur kostnader och nyttor av att införa ERTMS på det svenska järnvägssystemet påverkas av i vilken takt och vid vilken tidpunkt som införandet sker.

Det framgår bland annat av Trafikverkets promemoria Angående tillkännagivande rörande ERTMS i åtgärdsplaneringen (dnr N2018/02767/TIF) att Trafikverket har samarbetsavtal med Öresundsbrokonsortiet, Banedanmark och Bane NOR när det gäller förutsättningar för kommande gränspassager med ERTMS mellan Danmark och Norge. Det framgår av Trafikverkets promemoria att verket har löpande samarbeten med tågoperatörer och fordonsägare genom bland annat branschföreningen Tågoperatörerna (BTO), Svensk kollektivtrafik och Näringslivets transportråd. Därutöver framgår det av promemorian att Trafikverket har bilaterala informationsutbyten med större aktörer inom järnvägssektorn för att stärka dialogen kring ERTMS. För att stärka och vidareutveckla järnvägens funktionssätt har Trafikverket enligt promemorian exempelvis startat upp ett program för uppgradering av järnvägsnätet.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande att regeringen bör verka för att införandet av ERTMS sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt är slutbehandlat.

6.3 Vissa frågor om upphandling av infrastruktur

Riksdagen ställde sig bakom det som utskottet anförde om att regeringen bör se till att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Detta har riksdagen tillkännagett för regeringen (bet. 2016/17:TU4 punkt 19, rskr 2016/17:101).

Regeringen tydliggjorde i uppdraget till Trafikverket att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportinfrastrukturen och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg ska göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Detsamma tydliggjordes i den

nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029.

En hög produktivitet och innovation i anläggningsbranschen är en av förutsättningarna för att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet ska användas effektivt. Med en ökad produktivitet och innovationsgrad är ambitionen att få mer infrastruktur för pengarna. Det är därför enligt planbeslutet av största vikt att Trafikverket och entreprenadbranschen fortsatt verkar för ökad produktivitet och innovationsgrad.

Regeringen uppdrog den 27 februari 2014 åt Trafikanalys att under en treårsperiod analysera och utvärdera Trafikverkets arbete för att öka produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen (dnr N2014/01057/TIF). Trafikanalys redovisade uppdraget den 31 mars 2017 i slutrapporten Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen (dnr N2017/02483/TIF). Trafikanalys redogör i sin rapport Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen för att ambitionen avseende Trafikverkets produktivetsarbete är hög och arbetet går åt rätt håll, men att det tar tid och måste få ta tid. Regeringen avser att fortsätta att följa utvecklingen på detta område noga och uppdrog i oktober 2017 åt Trafikverket att årligen, under en treårsperiod, redovisa resultat av myndighetens arbete för ökad produktivitet (dnr N2017/06132/TIF). Uppdraget innebär att Trafikverket under en treårsperiod ska redogöra för och återsrapportera till regeringen om Trafikverkets arbete för att verka för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen samt en särskild uppföljning av entreprenadkontrakt. Trafikverkets första återsrapportering av uppdraget lämnades i april 2018 (dnr N2018/02484//TIF). Trafikverket pekar i rapporten på en positiv utveckling av effekterna av genomförda strategier men för att bättre kunna ge en samlad bild över produktivitetsutvecklingen över tid behöver mätningen av produktivitet utvecklas. Detta kommer att utvecklas i kommande rapporter.

Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande att regeringen bör se till att Trafikverket inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg gör en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen är slutbehandlat.

Planens innehåll avseende investeringar och åtgärder med en kostnad över 100 miljoner kronor

Regeringens fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 med avseende på investeringar och åtgärder med en kostnad över 100 miljoner kronor innebär ett uppdrag till Trafikverket att bedriva det planeringsarbete som krävs för ett genomförande av aktuella investeringar och åtgärder under perioden 2018–2029. De investeringar och åtgärder som planen omfattar anges i *tabell 1* och *tabell 2*. Utöver investeringar och åtgärder som listas i *tabell 1* och *tabell 2* ingår dessutom de reståtgärder som Trafikverket i sitt förslag till nationell plan har listat som öppna för trafik.

I *tabell 1* anges de investeringar och åtgärder som pågick när den nationella planen för 2018–2029 fastställdes. Med pågående avses att byggentreprenaden är upphandlad och medlen på så vis är uppbundna vid ingången av 2018. I *tabell 2* anges de investeringar och åtgärder som regeringen beslutat om att Trafikverket får byggstarta under perioden 2018–2020, vilka investeringar och åtgärder som regeringen beslutat om får förberedas för byggstart under perioden 2021–2023 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder som regeringen beslutat om att Trafikverket får planera för genomförande senare under planperioden. Med byggstart avses i detta sammanhang att åtgärden har en ekonomisk prioritering i enlighet med åtgärdsplanen. För ett realiserande av åtgärden krävs sedan flera efterföljande avgöranden enligt tillämpliga regelverk.

Därutöver ingår det i Trafikverkets uppdrag att genomföra bristanalyser i vissa stråk, noder eller motsvarande. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering (se vidare avsnitt 4 nedan om utpekade bristanalyser).

Tabell 1. Pågående investeringar och åtgärder

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt
Järnväg	Dalabanan	Uppsala–Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet, etapp 1
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Degerön, dubbelspår, etapp 1

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt
Järnväg	Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan	Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och etapp 3 och Marieholmsbanan
Järnväg	Göteborg	Västsvenska paketet järnväg
Järnväg	Göteborg	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv
Järnväg	Hela landet	Kraftförsörjning
Järnväg	Hela landet	Nationellt tågledningssystem
Järnväg	Hela landet	ERTMS, utveckling
Järnväg	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg
Järnväg	Kilafors–Söderhamn	Söderhamn–Kilafors, ökad kapacitet, STAX 25 och lastprofil C
Järnväg	Kust till kustbanan	Skruv, mötesstation
Järnväg	Malmbanan	Luleå–Riksgränsen–(Narvik), införande av ERTMS
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.
Järnväg	Mäljarbanan	Tomteboda–Kallhäll, ökad kapacitet
Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Kil–Öxnared, kraftförsörjningsåtgärder
Järnväg	Norra stambanan	Kilafors–Holmsveden, kapacitetsåtgärder
Järnväg	Ostkustbanan	Dingersjö, mötesstationer och kapacitetsförstärkning
Järnväg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning
Järnväg	Skånebanan	Kapacitetsåtgärder i Skåne
Järnväg	Skånebanan	Åstorp–Hässleholm, 160 km/tim
Järnväg	Stockholm	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)
Järnväg	Stockholm	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)
Järnväg	Stockholm	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)
Järnväg	Stockholm Älvsjö–Ulriksdal/ Sundbyberg	Stockholm C–Sörentorp, ökad kapacitet
Järnväg	Svealandsbanan	Strängnäs–Härad, dubbelspår
Järnväg	Södra Stambanan	Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår
Järnväg	Södra Stambanan	Kardonbanan till Händelö
Järnväg	Värmlandsbanan	Kil–Laxå, mötesstationer
Järnväg	Västra Stambanan	Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning.

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt
Sjöfart	Hela landet	Södertälje Sluss, Mälaren
Luftfart		Sälens flygplats, statligt investeringsstöd till landningsbana
Väg	Cykelled	Kattegattleden
Väg	E10	E10 Kiruna inklusive Lv 870
Väg	E16	E16 Dala–Järna–Vansbro
Väg	E18	E18 Trafikplatser Roslags Näsby och Viggbyholm
Väg	E18	E18 Norrtälje Kapellskär
Väg	E20	E20 Alingsås–Vårgårda
Väg	E20	E20 Tollered–Alingsås
Väg	E20	E20 Förbi Hova
Väg	E22	E22 Hurva–Vä etapp Linderöd–Vä; Sätaröd–Vä och förbi Linderöd
Väg	E4	E4 Förbifart Stockholm
Väg	E4	E4 Sundsvall
Väg	E4	E4 Ullånger–Docksta
Väg	E4/E12	E4/E12 Umeå
Väg	E45	E45 Götaleden (Lilla Bommen–Marieholm)
Väg	E6	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden
Väg	E6	E6.20 Söder/Västerleden, Sisjömotet
Väg	E6	E6 Trafikplats Flädie (Lund–Flädie)
Väg	Göteborg	Västsvenska paketet väg
Väg	Rv 26	Rv 26 Månseryd–Mullsjö
Väg	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen
Väg	Rv 50	Rv 50 Askersund–Åsbro
Väg	Rv 70	Rv 70 Enköping–Simtuna
Väg	Rv 70	Rv 70 Trafikplats Smedjebacksvägen
Väg	Rv 70	Rv 70 Smedjebacksvägen–Gyllehemsvägen
Väg		Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur

Tabell 2. Investeringar och åtgärder som får byggstartas 2018–2020, investeringar och åtgärder som ska förberedas för byggstart 2021–2023 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder under planperioden 2018–2029

I tabellen nedan anges de investeringar och åtgärder med en kostnad över 100 miljoner kronor som Trafikverket får byggstarta 2018–2020, de investeringar och åtgärder som får förberedas för byggstart 2021–2023 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder som Trafikverket får planera för genomförandet av under planperioden. I tabellen anges även de åtgärder som ingår i de s.k. storstadsavtalen som Sverigeförhandlingen har ingått överenskommelser om med kommuner och landsting i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län. Regeringen har för avsikt att godkänna dessa avtal förutsatt att riksdagen beslutar i enlighet med regeringens förslag i Vårändringsbudgeten för 2018 (prop. 2017/18:99), avseende ökade beställningsbemyndiganden för anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. För dessa åtgärder är det inte regeringen som fattar beslut om byggstart.

Trafik-slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
Järnväg	Stockholm	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	x		
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården mötesstation	x		
Järnväg	Västkustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	x		
Järnväg	Jönköpingsbanan	Falköping–Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet	x		
Järnväg	Kontinentalbanan	Kontinentalbanan, persontrafikanpassning	x		
Järnväg	Kontinentalbanan	Kontinentalbanan, miljöskademål	x		

Trafik-slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
Järnväg	Norrbotnia-banan	Norrbotniabanan Umeå–Dåva, ny Järnväg	x		
Järnväg	Mittbanan	Bergsåker, triangelspår	x		
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering	x		
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.	x		
Järnväg	Göteborg	Olskroken, planskildhet	x		
Järnväg	Ostlänken	Ostlänken, nytt dubbelspår Järna–Linköping	x		
Väg	E45/Rv70	E45/Rv70 genom Mora steg 1–3	x		
Väg	E4	E4 Ljungby–Toftanäs	x		
Väg	Rv 25	Rv 25 Boasjön–Annerstad	x		
Väg	Rv 25	Rv 25 Sjöatorp–Alvesta V (inklusive trafikplats)	x		
Väg	E10	E10, Avvakko–Lappeasuando	x		
Väg	E10	E10, Morjärv–Svartbyn	x		
Väg	E4	E4 Salmis–Haparanda	x		
Väg	E22	E22 Trafikplats Ideon	x		
Väg	E18	E18 Danderyd–Arninge	x		
Väg	E18	E18 Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	x		
Väg	E4	E4/E20 Essingeleden–Södra Länken	x		
Väg	E4	E4 Djäkneboda–Bygdeå	x		
Väg	E4	E4 Sikeå–Gumboda, mötteseparering	x		

Trafik- slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
Väg	E14	E14, Sundsvall– Blåberget	x		
Väg	Rv 56	Rv 56 Kvikvsund– Västjädra	x		
Väg	E20	E20 Förbi Skara	x		
Väg	E6	E6.20 Hisingsleden, Södra delen	x		
Järn- väg	Hela landet	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inklusive vägklassifiering		x	
Järn- väg	Hela landet	ERTMS, ScanMed etapp 1 inklusive Katrineholm–Åby (Korridor B)		x	
Järn- väg	Hela landet	Teletransmissions- anläggning		x	
Järn- väg	Dalabanan	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid		x	
Järn- väg	Södra Stambanan	Lund (Högevall)– Flackarp, fyrspår		x	
Järn- väg	Västkustbanan	Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inklusive Romaesväg)		x	
Järn- väg	Stockholm Älvsjö– Ulriksdal/ Sundbyberg	Hagalund, bangårds- ombyggnad		x	
Järn- väg	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar		x	
Järn- väg	Värmlands- banan	Laxå–Arvika, ökad kapacitet		x	
Väg	E22	E22 Lösen–Jämjö		x	
Väg	E45	E45 Vattnäs–Trunna		x	
Väg	E4	E4 Kongberget–Gnarp		x	
Väg	Rv 40	Rv 40 Nässjö–Eksjö		x	
Väg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö		x	
Väg	E22	E22 Fjälkinge–Gualöv		x	

Trafik-slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
Väg	E22	E22 Trafikplats Lund S		x	
Väg	E65	E65 Svedala–Böringe		x	
Väg	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn		x	
Väg	Rv 56	Rv 56 Katrineholm– Bie		x	
Väg	Rv 56	Väg 56 Bie– St Sundby (Alberga), Räta linjen		x	
Väg	E18	E18 Köping– Västjädra, kapacitetsbrister		x	
Väg	E20	E20 Förbi Mariestad		x	
Väg	E20	E20 Förbi Vårgårda		x	
Väg	E20	E20 Vårgårda–Vara		x	
Väg	E45	E45 Tösse–Åmål		x	
Väg	Rv 50	Rv 50 Medevi– Brattebro (inklusive Nykyrka)		x	
Väg	E22	E22 Förbi Söderköping		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning ¹			x
Järnväg	Hela landet	Införande av FRMCS (Future Railway Mobile Communication System)			x
Järnväg	Hela landet	LTS (Längre, tyngre och större tåg); Hallsberg– Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg			x
Järnväg	Hela landet	LTS (Längre, tyngre och större tåg); Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg			x

¹ Påbörjad utbyggnad till dubbelspår av Ostkustbanan med ny sträckning mellan Gävle och Kringlan.

Trafik- slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
Järn- väg	Hela landet	ERTMS, ScanMed etapp 2 (Trelleborg– Malmö–Göteborg– Kornsjö)			x
Järn- väg	Blekinge kustbana	Blekinge kustbana. mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)			x
Järn- väg	Bergslagsbanan	Borlänge–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder			x
Järn- väg	Västkustbanan	Maria–Helsingborg C, dubbelspår			x
Järn- väg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder			x
Järn- väg	Västkustbanan	Halmstad C/bangård			x
Järn- väg	Jönköping godsbangård– Vaggeryd	Värnamo– Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet			x
Järn- väg	Södra Stambanan	Alvesta, triangelspår			x
Järn- väg	Malmbanan	Malmbanan, Nattavaara, bangårdsförlängning			x
Järn- väg	Malmbanan	Malmbanan, Sikträsk, bangårdsförlängning			x
Järn- väg		Hässleholm–Lund, høghastighetsbana			x
Järn- väg	Skånebanan	Hässleholm– Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet			x
Järn- väg	Södra Stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58			x
Järn- väg	Stockholm	Barkarby, bytespunkt med anslutning till tunnelbana			x
Järn- väg	Stockholm	Årstaberget– Flemingsberg, signalåtgärder optimering			x
Järn- väg	Västra stambanan	Högsjö västra, förbigångsspår			x

Trafik-slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
Järnväg	Dalabanan	Heby, mötesspår			x
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspår Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm ²			x
Järnväg	Ostkustbanan	Uppsala, plankorsningar			x
Järnväg	Norrbotniabanan	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå, ny Järnväg			x
Järnväg	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår			x
Järnväg	Ostkustbanan	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad			x
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.			x
Järnväg	Mittbanan	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inklusive säkerhetshöjande åtgärder			x
Järnväg	Mittbanan	Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder			x
Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Norge–Vänerbanan, vändspår i Älvängen			x
Järnväg	Västra stambanan	Göteborg och Västsverige, omloppsnära uppställningsspår			x
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå–Alingsås, högre kapacitet			x
Järnväg	Bergslagsbanan	Frövi, bangårdsombyggnad			x
Järnväg	Västra stambanan	Laxå, bangårdsombyggnad			x

² Inklusive nya stationslägen i Bergsbrunna respektive Alsike.

Trafik -slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
Järn- väg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö– Jakobshyttan, dubbelspår			x
Järn- väg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår			x
Järn- väg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Jakobshyttan– Degerön, dubbelspår			x
Järn- väg	Älmhult– Olofström	Älmhult-Olofström- Blekinge Kustbana (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana			x
Järn- väg	Kust till kustbanan	Göteborg-Borås			x
Sjöfart		Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled			x
Sjöfart		Farled Södertälje– Landsort			x
Sjöfart		Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv			x
Sjöfart		Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled			x
Väg	E22	E22 Ronneby Ö– Nättraby			x
Väg	E16	E16 Borlänge–Djurås			x
Väg	E45	E45 Rengsjön–Älvros			x
Väg	E4	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält			x
Väg	Rv 26	Rv 26 Hedentorp– Månseryd			x
Väg	Rv 26	Rv 26 Mullsjö– Slättäng			x
Väg	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö			x
Väg	E22	E22 Förbi Bergkvara			x
Väg	E22	E22 Gladhammar– Verkeback			x

Trafik-slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
Väg	E4/E18	E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E4/E20	E4/E20 Tomtebodabredäng, ITS			x
Väg	E4/E20	E4/E20 Hallunda–Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E4/E20	E4/E20 Södertäljebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg		Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk			x
Väg	Rv 56	Rv 56 Sala–Heby, 2+1			x
Väg	E45	E45 Säffle–Valnäs			x
Väg	E4	E4 Broänge–Daglösten, mötesseparering			x
Väg	E4	E4 Daglösten–Ljusvattnet, mötesseparering			x
Väg	E4	E4 Gumboda–Grimsmark, mötesseparering			x
Väg	E20	E20 Götene–Mariestad			x
Väg	E10	E10 Kauppinen–Kiruna, mötesseparering			x
Storstadsförhandling					
	Skåne	Malmö, stadsbusslinje (EL-MEX och EL-BUSS)	x		
	Skåne	Malmöpendeln Lommabanan, etapp 2	x		
	Skåne	Malmö, cykelobjekt	x		

Trafik-slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018 – 2020	2021 – 2023	2024 – 2029
	Skåne	Helsingborg, kollektivtrafik	X		
	Skåne	Helsingborg, cykelobjekt	X		
	Skåne	Spårväg Lund C-ESS	X		
	Skåne	Lund, cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	X		
	Stockholm	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer		X	
	Stockholm	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik			X
	Stockholm	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer			X
	Stockholm	Hagalund, tunnelbanestation	X		
	Stockholm	Stockholm, cykelobjekt	X		
	Stockholm	Stockholm, riskavsättning storstadspaket			
	Göteborg	Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	X		
	Göteborg	Göteborg, Linbanan Centrum	X		
	Göteborg	Göteborg, Citybuss Backastråket	X		
	Göteborg	Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)		X	
	Göteborg	Göteborg, cykelobjekt	X		

Trafikverket bör fortsätta att utreda de stråk, noder eller motsvarande som beskrivs nedan. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

- a) Narvik–Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet,
- b) Inlandsbanan – framtida funktion (överflyttning väg till järnväg samt omledning),
- c) Övre Norrland Skellefteå/Bastuträsk–Boden/Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet,
- d) Nedre Norrland, bristande kapacitet i järnvägssystemet – återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider, såsom Ostkustbanan inklusive Ådalsbanan, Gävle–Härnösand,
- e) Bergslagen–Oxelösund, kapacitets- och bärighetsbrister Malmtransporter,
- f) Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider,
- g) Storstockholm – tillgänglighets-, miljö- och kapacitetsbrister i transportsystemet,
- h) Södra Stockholmsregionen, kapacitetsbrister i järnvägssystemet på längre sikt inklusive följd effekter av nya stambanor,
- i) Ostkustbanan, Stockholm–Arlanda–länsgränsen Uppsala, kapacitetsbrister,
- j) Göteborg–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider,
- k) E20 genom Alingsås, kapacitet, säkerhet och miljö,
- l) Storgöteborg – kapacitetsbrist i regionalt system för kollektiva persontransporter på väg och järnväg,
- m) E4/E20 vägbro över Södertälje kanal – sårbarhet,
- n) Kust till kustbanan, bristande kapacitet, punktlighet och robusthet,
- o) Västra stambanan, bristande kapacitet, punktlighet, robusthet och säkerhet, långa restider, samt
- p) Hjulstabron, passage för större fartyg till Mälarhamnarna.

Näringsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 14 juni 2018

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, Wallström, Y Johansson, M Johansson, Baylan, Andersson, Hellmark Knutsson, Bolund, Damberg, Bah Kuhnke, Strandhäll, Shekarabi, Fridolin, Eriksson, Linde, Skog, Ekström, Fritzon, Eneroth

Föredragande: statsrådet Eneroth

Regeringen beslutar skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029