



2018-05-31  
N2018/03462/TIF, m.fl., se bilaga 1

Näringsdepartementet

Trafikverket  
781 89 Borlänge

REGION  
JÄMTLAND HÄRJEDALEN

2018-06-12

Dnr. R4N/226/2017

Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, beslut om byggstartar 2018–2020, beslut om förberedelse för byggstartar 2021–2023 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 (rskr. 2016/17:101)

#### Regeringens beslut

Med upphävande av regeringens beslut den 3 april 2014 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 fastställer regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Från upphävandet undantas genomförande av åtgärder i den trafikslagsövergripande nationella planen och de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för vilka Trafikverket har tecknat avtal om medfinansiering och förskottering och för vilka medel har betalats in till Trafikverket under 2018. Fastställelsen gäller Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 med de omprioriteringar som framgår av detta beslut.

Riksdagen har beslutat om en ekonomisk ram och en planeringsram 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). Dessa ramar ska användas i enlighet med vad som anges i *bilagorna 2–4*.

Trafikverket ska bedriva det planeringsarbete som krävs för ett genomförande av objekten under perioden 2018–2029 i enlighet med bilaga 2. Regeringen beslutar vidare att Trafikverket får byggstarta de åtgärder som anges i *bilaga 3* under perioden 2018–2020 och att myndigheten får förbereda de åtgärder som anges i *bilaga 3* för byggstart under perioden 2021–2023.

Regeringen fastställer vidare de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. De ekonomiska ramarna framgår av *bilaga 2*. Senast den 1 oktober 2018 ska regionalt utvecklingsansvarig aktör i respektive län (länsplaneupprättarna) fastställa länsplanernas innehåll. Kopior på länsplanerna med tillhörande fastställelsebeslut ska därefter lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

I *bilaga 4* finns en sådan särskild sammanställning som avses i 6 kap. 16 § miljöbalken.

### **Ärendet**

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 bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101) och budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1, 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 in en ny version av den samlade effektbedömningen som även kompletterats med en systemanalys (dnr N2017/06662/TIF). Systemanalysen beskriver effekterna som uppstår av planförslaget och länsplaneförslagen på transportsystemet som helhet.

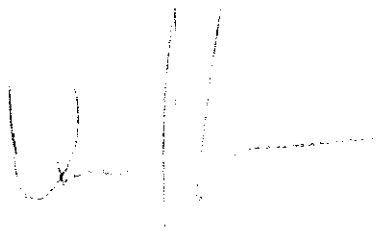
Under remissförfarandet inkom 2 715 yttranden (dnr N2017/05430/TIF). Av dessa var 2 241 yttranden från privatpersoner och avsåg alla ett enskilt objekt i planförslaget. Inkomna remisser har sammanställts. Yttrandena och en remissammanställning finns tillgängliga i Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

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 utvecklingsansvarigas aktörernas förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Trafikanalys delrapporterade uppdraget den 30 november 2017 (dnr N2018/01058/TIF) och lämnade en slutrapport till Regeringskansliet den 15 februari 2018 (dnr N2018/01058/TIF).

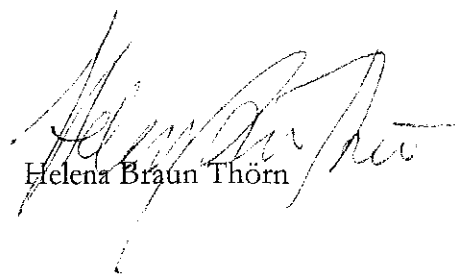
Trafikverkets förslag samt övriga underlag i form av tillhörande miljökonsekvensbeskrivning m.m. samt remissyttranden utgör underlag för regeringens beslut om fastställelse av nationell plan för perioden 2018–2029 samt för vilka objekt som Trafikverket får byggstarta under perioden 2018–2020, vilka objekt 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, i enlighet med förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, upprätta och fastställa länsplanerna. 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. Länsplaneupprättarna ska sedan, efter att regeringen fattat beslut om definitiva ekonomiska ramar, fastställa länsplanen utifrån respektive inlämnat förslag.

På regeringens vägnar



Tomas Eneroth



Helena Braun Thörn

Kopia till

Länsplaneupprättarna:  
Gotlands kommun  
Gävleborg läns landsting  
Hallands läns landsting  
Jämtlands läns landsting  
Jönköpings läns landsting  
Kronobergs läns landsting  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Norrbottens läns landsting  
Samverkansorganet i Blekinge län  
Samverkansorganet i Dalarnas län  
Samverkansorganet i Kalmar län  
Samverkansorganet i Södermanlands län  
Samverkansorganet i Värmlands län  
Samverkansorganet i Västerbottens län  
Skåne läns landsting  
Uppsala läns landsting  
Västernorrlands läns landsting  
Västmanlands läns landsting  
Västra Götalands läns landsting  
Örebro läns landsting  
Östergötlands läns landsting

Statsrådsberedningen  
Justitiedepartementet  
Försvarsdepartementet  
Socialdepartementet  
Finansdepartementet  
Kulturdepartementet  
Miljö- och energidepartementet  
Boverket  
Försvarmakten  
Luftfartsverket  
Naturvårdsverket  
Riksantikvarieämbetet  
Sjöfartsverket  
Skogsstyrelsen  
Trafikanalys  
Transportstyrelsen  
Länsstyrelsen i Blekinge län  
Länsstyrelsen i Dalarnas län  
Länsstyrelsen i Gotlands län  
Länsstyrelsen i Gävleborgs län  
Länsstyrelsen i Hallands län  
Länsstyrelsen i Jönköpings län  
Länsstyrelsen i Jämtlands län  
Länsstyrelsen i Kalmar län  
Länsstyrelsen i Kronobergs län  
Länsstyrelsen i Norrbottens län  
Länsstyrelsen i Skåne län  
Länsstyrelsen i Södermanlands län  
Länsstyrelsen i Uppsala län  
Länsstyrelsen i Värmlands län  
Länsstyrelsen i Västernorrlands län  
Länsstyrelsen i Västerbottens län  
Länsstyrelsen i Västmanlands län  
Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
Länsstyrelsen i Örebro län  
Länsstyrelsen i Östergötlands län



2018-05-31  
N2018/03462/TIF m.fl.

Näringsdepartementet

Ärenden som skrivs av mot regeringsbeslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, beslut om byggstarter 2018–2020, beslut om förberedelse för byggstarter 2021–2023 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 (rskr. 2016/17:101)

**TIF**

N2016/07820/TIF (delvis), N2016/08172/TIF, N2017/00039/TIF, N2017/02462/TIF, N2017/03505/TIF, N2017/04029/TIF, N2017/04426/TIF, N2017/04554/TIF, N2017/04591/TIF, N2017/05200/TIF, N2017/05310/TIF, N2017/05346/TIF, N2017/05430/TIF, N2017/05449/TIF, N2017/05469/TIF, N2017/05867/TIF, N2017/05871/TIF, N2017/06147/TIF, N2017/06503/TIF, N2017/06662/TIF, N2017/06739/TIF, N2017/07628/TIF, N2017/07799/TIF, N2017/07821/TIF (delvis), N2017/07885/TIF, N2017/07887/TIF, N2018/00038/TIF, N2018/00039/TIF, N2018/00040/TIF, N2018/00359/TIF, N2018/00578/TIF, N2018/00601/TIF, N2018/00658/TIF, N2018/00662/TIF, N2018/00668/TIF, N2018/00669/TIF, N2018/00673/TIF, N2018/00679/TIF, N2018/00694/TIF, N2018/00698/TIF, N2018/00704/TIF, N2018/00723/TIF, N2018/00731/TIF, N2018/00734/TIF, N2018/00736/TIF, N2018/00738/TIF, N2018/00739/TIF, N2018/00793/TIF, N2018/00798/TIF, N2018/00922/TIF, N2018/00992/TIF, N2018/01058/TIF, N2018/01163/TIF, N2018/01218/TIF, N2018/01256/TIF, N2018/01605/TIF, N2018/01606/TIF,

N2018/01679/TIF, N2018/01917/TIF, N2018/02099/TIF,  
N2018/02237/TIF, N2018/02292/TIF, N2018/02483/TIF,  
N2018/02588/TIF, N2018/02688/TIF, N2018/02883/TIF,  
N2018/03178/TIF

**SUBT**

N2017/06604/SUBT

**TS**

N2017/06843/TS

2018-05-31  
N2018/03462/TIF

## Näringsdepartementet

## Infrastruktur för framtiden

## Innehållsförteckning

Utgångspunkter för planbeslutet .....	2
Ekonomiska ramar och finansiering .....	2
Trafikslagsövergripande nationell plan .....	4
Forskning och innovation .....	5
Krisberedskap och civilt försvar .....	6
Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur.....	6
Vidmakthållande järnväg .....	6
Vidmakthållande vägar .....	6
Utveckling av transportsystemet.....	7
Trimnings- och miljöåtgärder .....	7
Namngivna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor .....	8
Stadsmiljöavtal.....	11
Räntor och amorteringar .....	11
Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m. ....	11
Övrig utveckling.....	11
Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur .....	13
Uppföljning av nationella planen och länsplanerna .....	15
Nationella planen .....	15
Länsplanerna.....	16



## Utgångspunkter för planbeslutet

Utgångspunkten för den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2018–2029 (nedan kallad den nationella planen) är att den 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.

Fyrstegsprincipen är också en viktig utgångspunkt som ska tillämpas och innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis.

## Ekonomiska ramar och finansiering

Ekonomiska ramar och kostnader i detta beslut är angivna i prisenivå 2017.

Enligt riksdagens beslut (bet.2016/17: TU4, rskr 2016/17:101) 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:

- 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 transport-systemet 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.

Regeringen avser att i höständringsbudgeten för 2018 föreslå nya ramar för alternativ finansiering genom medfinansiering och förskottering. Till dess att ett nytt beslut om sådana ramar är fattat gäller de ramar som riksdagen beslutade med anledning av Vårändringsbudgeten för 2015 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15: FiU21, rskr. 2014/15:90). Förutsatt att riksdagen beslutar i enlighet med regeringens förslag i Vårändringsbudgeten för 2018 (prop. 2017/18:99) avseende beställningsbemyndigande för anslag *1.11 Trängselskatt i Stockholm* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer beräknas ytterligare ca 2,5 miljarder kronor tillkomma under planperioden från trängselskatten. Dessa medel är en förutsättning för finansieringen av de objekt som ingår i de överenskommelser som Sverigeförhandlingen har tecknat med regionala aktörer i Stockholmsregionen.

Infrastrukturprojekt som ingår i det s.k. transeuropeiska transportnätet TEN-T kan även medfinansieras av EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF).

För att de resurser som avsätts till den statliga transportinfrastrukturen ska användas på bästa sätt och för att medlen ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det viktigt att Trafikverket även fortsättningsvis bedriver ett arbete för ökad produktivitet. Inför beslut om investeringar och upphandlingar ska Trafikverket göra analyser av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt tar hänsyn till miljön och uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. 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.

## Trafikslagsövergripande nationell plan

Den trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen bidrar 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 kommer till innovativa och effektiva lösningar.

För att åstadkomma detta har riksdagen efter förslag från regeringen ökat infrastruktursatsningarna med drygt 100 miljarder kronor till totalt 622,5 miljarder kronor för åren 2018–2029 jämfört med föregående plan. Väl fungerande transporter i hela landet är viktiga för människors möjligheter att ta sig till jobb och skola och 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 transportsystem. Investeringarna bidrar till att inkludera fler människor i vidgade bostads- och arbetsmarknader och ger förutsättningar för ökat bostadsbyggande. Utveckling av infrastruktur skapar även förutsättningar för ökad sysselsättning. Satsningar på infrastruktur skapar jobb i sig i de direkt berörda bygg- och anläggningsbranscherna men ger framförallt bättre förutsättningar för företag och näringsliv.

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 väl fungerande, tillförlitliga och ändamålsenligt skötta. Regeringen har därför under den kommande planperioden utökat medlen till drift, underhåll och reinvesteringar av de statliga vägarna och järnvägarna.

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 miljökvalitetsmålen ska nås. Utvecklingen av transportsystemet ska bidra till det. 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 också 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.

Genom satsningar i den nationella planen för transportsystemet, tillsammans med regeringens kommande godstransportstrategi, skapas förutsättningar för effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter. Infrastrukturen kan genom sin utformning bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas.

### **Forskning och innovation**

Totalt fördelas 8 miljarder kronor till forskning och innovation under planperioden, varav 4,6 miljarder kronor under anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och 3,4 miljarder kronor under anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Insatserna omfattar samtliga trafikslag och relevanta ämnesområden och innebär en ökning jämfört med föregående planperiod.

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 implementeringen av forskningsresultat.

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.

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.

### **Krisberedskap och civilt försvar**

Trafikverket ska vidareutveckla krisberedskapen och det civila försvaret samt förmågan att hantera händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och ytterst 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.

### **Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur**

#### **Vidmakthållande 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 i enlighet med vad som anges ovan. Det är en ökning av medlen med 47 procent 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.

#### **Vidmakthållande 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 i enlighet med vad som anges ovan.

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.

## Utveckling av transportsystemet

### Trimnings- och miljöåtgärder

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

Trafikverket ska fördela 1,2 miljarder kronor inom ramen för trimningsåtgärder som i dialog med näringslivet kan användas för 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 till 2022 fördela upp till 1 miljard kronor av medlen för trimningsåtgärder under anslag *1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer 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 mötessepareringsåtgärder övervägas. För de länsplaner som redan innehåller åtgärder som motsvarar kraven för samfinansiering kan samfinansiering ges upp till 50 procent av kostnaden förutsatt att länen använder de inbesparade medlen till nya objekt med samma ändamål. För de länsplaner som inte i nuläget innehåller sådana åtgärder kan medel, upp till 50 procent av kostnaden, sökas om nya objekt som motsvarar kraven för samfinansiering läggs in i en reviderad version av länsplanen. Trafikverket får ge närmare anvisningar om verkställigheten av ovanstående samfinansiering.

Trafikverket planerar och genomför investeringar samt reinvesteringar i järnvägssystemet i nära samverkan med länsplaneupprättarna. Trafikverket ska i detta arbete ta hänsyn till regionala mål för tågtrafiken och godsstrategier för järnväg som respektive region beslutat om samt, kopplat till dessa, vilka sträckor i järnvägssystemet regionerna pekar ut som prioriterade för åtgärder genom avsatta medel i länsplanerna.

**Namngivna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor**

Till större infrastrukturinvesteringar, s.k. namngivna investeringar, fördelas 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 *bilaga 3*. I bilagens 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. I bilagens tabell 2 framgår de namngivna investeringar som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

För nedan angivna namngivna objekt beslutar regeringen om korrigeringar i de statliga medlen inom utvecklingsramen under planperioden 2018–2029 jämfört med Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 (dnr N2017/05430/TIF).

För objektet LTS; Övrigt stomnät, åtgärder för långa godståg utökas de statliga medlen under planperioden 2018–2029 med 393 miljoner kronor. För objektet Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning utökas de statliga medlen under planperioden 2018–2029 med 1 700 miljoner kronor. För objektet Kontinentalbanan, miljöskademål utökas de statliga medlen under planperioden 2018–2029 med 224 miljoner kronor. För objektet Maria–Helsingborg C, dubbelspår minskas de statliga medlen under planperioden 2018–2029 med 600 miljoner kronor. För objektet E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn minskas de statliga medlen under planperioden 2018–2029 med 200 miljoner kronor. För objektet Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan, minskas de statliga medlen under planperioden 2018–2029 med 591 miljoner kronor.

Regeringen beslutar vidare att objekten Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder och E10 Kauppinen–Kiruna mötesseparering i sin helhet ska ingå i nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 samt att statliga medel inom utvecklingsramen fördelas till Älmhult–Karlshamn (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana med 1 600 miljoner kronor, till Göteborg–Borås med 3 777 miljoner kronor och till Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled, med 1 255 miljoner kronor.

Trafikverket ska under planperioden bygga och driftsätta en elväg som en pilotsträcka. Utgångspunkten bör vara att pilotsträckan kan tas i drift 2021. Bygget av pilotsträckan förutsätter omfattande medfinansiering från näringslivet. Statens finansiering får uppgå till högst 50 procent av kostnaden, dock till maximalt 300 miljoner kronor totalt. Eventuell statlig finansiering fördelas från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, till 20 procent från anslagsposten forskning och innovation och till 80 procent av medlen för trimningsåtgärder. Utvecklingen av konkurrenskraftiga elvägslösningar förutsätter vidare att de demonstrationsanläggningar som Trafikverket avser att driftsätta under planperioden, liksom att de två befintliga anläggningarna i Sandviken och Rosersberg, fortlöper i enlighet med Trafikverkets intentioner.

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. 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 samt Göteborg–Borås.

Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av de gränsöverskridande transportinfrastrukturerna ska ske i dialog mellan departementen i de båda länderna samt 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 inleda reinvesteringar i och utökningar av den befintliga optoanläggningen 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.

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 kollektivtrafik och cykelåtgärder 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 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. Totalt fördelas drygt 4 miljarder kronor i nationell plan till medfinansiering av objekten i storstadsavtalen.

Norviks hamn ökar förutsättningar för sjöfarten till Stockholmsområdet och gynnas av goda landförbindelser genom den nya järnvägsanslutning som hamnen investerar i och så småningom även av Tvärförbindelse Södertörn. Regeringen lägger stor vikt vid att vidaretransporter från Norviks hamn inte motverkar regeringens mål att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart. Trafikverket ska ytterligare utreda hur utformningen av Tvärförbindelse Södertörn kan bidra till god kollektivtrafikförsörjning samt måluppfyllelse för klimatmålen inom transportsektorn. Även goda möjligheter till cykling bör främjas.

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.

### 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. 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 varav Trafikverket får ingå avtal om bidrag med maximalt 400 miljoner kronor under respektive 4-årsperiod 2018–2021, 2022–2025 och 2026–2029.

### 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.

### Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.

För driftbidrag till icke statliga flygplatser fördelas 756 miljoner kronor under planperioden. Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport–Stockholm/Arlanda 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 den kommun som utbetalar ersättning till drift till Höga Kusten Airport, flyttas till anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, med innebörden att totalt 812 miljoner kronor fördelas under planperioden för driftbidrag till icke statliga flygplatser.

### Övrig utveckling

#### **Planering, stöd och myndighetsutövning**

Till planering, stöd och myndighetsutövning fördelas 14,5 miljarder kronor under planperioden.

Regeringen menar att fokus för informations- och kunskapshöjande insatser som inte tydligt anknyter till myndigheternas grundläggande uppdrag ska vara långsiktiga insatser, med hög transportpolitisk måluppfyllelse, tydligt mervärde och i första hand därför rikta sig till organisationer men kan i vissa fall även rikta sig till en bredare allmänhet.

Regeringen anser att de områden där Trafikverket föreslagit informations- och kunskapshöjande insatser är viktiga och fördelar 230 miljoner kronor till dessa insatser under planperioden.

Regeringen uppdrar åt Trafikverket att, i enlighet med förslaget till nationell plan, genomföra insatser som avser.

- *Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken*
- *Öppen kollektivtrafikdata*

Regeringen uppdrar åt Trafikverket att inkomma med utförligare beskrivningar gällande följande insatser.

- *Åtgärder för omställning av transportsektorn till fossilfritt*
- *Utveckling av mobilitet som tjänst/ kombinerad mobilitet*

Trafikverket ska redogöra för vad insatserna innebär i form av vad som ska uppnås med insatserna samt varför de kan anses falla inom informations- och kunskapshöjande insatser, senast den 1 augusti 2018. Samtidigt ska Trafikverket inkomma med en redogörelse för vad dessa skulle kosta.

Utöver detta ska Trafikverket genomföra informations- och kunskapshöjande insatser om samordning av godstransporter, i enlighet med beskrivning i regeringens kommande godsstrategi. Regeringen fördelar 33 miljoner kronor till dessa insatser under planperioden.

Trafikverket ska identifiera eventuella problem med att uppfylla regeringens ambition avseende fyrstegsprincipen, särskilt steg 1- och steg 2-åtgärder. 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.

#### **Inlandsbanan och den fasta förbindelsen över Öresund**

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.

#### **Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur**

Regeringen fastställer den ekonomiska ramen för länsplanerna till ca 36,6 miljarder kronor, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med tidigare planperiod. Ramens fördelning 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 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 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.

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
Norrbottens län	812 miljoner kronor

I ramen för berörda län är medel inräknade som bl.a. får användas till bidrag till kommuner som utbetalar 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 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 kommun som utbetalar ersättning till drift till Höga Kusten Airport, i stället flyttas till anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser inom utgiftsområde 22* Kommunikationer.

Trafikverket ska i sin årliga fördelning av anslagen för länsplanerna eftersträva att alla länsplaner är lika långt genomförda. För att kunna säkra en effektiv framdrift av stora investeringar kan det ibland vara nödvändigt att enskilda år ge vissa län en större tilldelning av länsanslagen. Eftersom en sådan princip innebär att andra län enskilda år får en mindre tilldelning bör den användas med försiktighet. Trafikverket bör i sådana fall föra en dialog med berörda län i syfte att nå samsyn om fördelningen. Genomförandet av länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska ske på sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan har genomförts till 2021.

## Uppföljning av nationella planen och länsplanerna

### Nationella planen

#### Forskning och innovation

Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen, på en övergripande nivå, redovisa hur medlen för pågående forskning- och innovationsprojekt fördelas per trafikslag och ämnesområde.

#### Vidmakthållande

Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen redovisa 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.

#### Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur

Trafikverket ska årligen redovisa genomförda åtgärder, 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 konstaterats ska Trafikverket beskriva hur dessa konflikter har hanterats. I redovisningen ska Trafikverket särskilt redogöra för hur mycket 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 måluppfyllelse. 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 implementeras och tillämpas.

#### Namn-givna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor

Trafikverket ska årligen till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) redovisa dels vilka investeringsobjekt som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårsperioden inklusive förslag till finansiering, dels vilka 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 bidragen till de transportpolitiska målen inklusive de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen, som åtgärderna haft, redovisas. Om målkonflikter 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. Trafikverket ska vidare i samband med årsredovisningen redogöra för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de namngivna investeringsobjekten. Trafikverket ska fortsätta att utveckla styrningen och uppföljningen av övriga investeringar i syfte att minska kostnadsavvikelser och fördyringar.

#### Övrig utveckling

Verksamheten Övrig utveckling finansieras under planperioden med totalt ca 24,6 miljarder kronor från utvecklingsramen. Trafikverket ska i årsredovisning årligen redogöra för åtgärdernas omfattning, kostnader och effekter av dem.

#### Länsplanerna

Trafikverket ska 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.



Näringsdepartementet

Nationell trafikslagsövergripande plan för transport-  
infrastrukturen för perioden 2018–2029 med avseende på  
investeringar och åtgärder över 100 miljoner kronor

Innehållsförteckning

1. Planens innehåll avseende investeringar och åtgärder över 100 miljoner kronor .....	2
2. Tabell 1 Pågående investeringar och åtgärder.....	3
3. 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 .....	8
4. Utpökade brister som kräver ytterligare utredning.....	24



## 1. 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 pågår när den nationella planen för 2018–2029 fastställs. 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 Trafikverket får byggstarta under perioden 2018–2020, vilka investeringar och åtgärder som får förberedas för byggstart under perioden 2021–2023 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder som 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 nedan).

## 2. 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
Järnväg	Godsstråket genom Skåne och Mariefholmsbanan	Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och etapp 3 och Mariefholmsbanan
Järnväg	Göteborg	Västsvenska paketet järnväg
Järnväg	Göteborg	Göteborgs hamnbana och Mariefholmsbron, 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

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.
Järnväg	Mälardalen	Tomtebodavagn- och 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	Tvåspårsväg 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

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt
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.
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

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt
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 Mänseryd-Mullsjö
Väg	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen
Väg	Rv 50	Rv 50 Askersund-Åsbro
Väg	Rv 70	Rv 70 Enköping-Simtuna

Trafik- slag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt
Väg	Rv 70	RV 70 Trafikplats Smedjebacksvägen
Väg	Rv 70	Rv 70 Smedjebacksvägen– Gyllehemsvägen
Väg		Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur

3. 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.

Trafikslag	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		

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Järnväg	Väst kustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	x		
Järnväg	Jönköpings- banan	Falköping– Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet	x		
Järnväg	Kontinental- banan	Kontinentalbanan, persontrafikanpass- ning	x		
Järnväg	Kontinental- banan	Kontinentalbanan, miljöskademål	x		
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		



Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
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, Arvako–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		

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Väg	E4	E4/E20 Essingeleden–Södra Länken	x		
Väg	E4	E4 Djäkneboda– Bygdeå	x		
Väg	E4	E4 Sikeå–Gumboda, mötesseparering	x		
Väg	E14	E14, Sundsvall– Blåberget	x		
Väg	Rv 56	Rv 56 Kvicksund– Västjädra	x		
Väg	E20	E20 Förbi Skara	x		
Väg	E6	E6.20 Hisingsleden, Södra delen	x		
Järnväg	Hela landet	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inklusive vägklassifiering		x	
Järnväg	Hela landet	ERTMS, ScanMed etapp 1 inklusive Katrineholm–Åby (Korridor B)		x	
Järnväg	Hela landet	Teletransmissions– anläggning		x	

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Järnväg	Dalabanan	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid		x	
Järnväg	Södra Stambanan	Lund (Högevall)– Flackarp, fyrspar		x	
Järnväg	Västkustbanan	Ängelholm–Maria, dubbelspårs- utbyggnad (inklusive Romaesväg)		x	
Järnväg	Stockholm Älvsjö– Ulriksdal/ Sundbyberg	Hagalund, bangårds- ombyggnad		x	
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning tunnlar		x	
Järnväg	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	

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Väg	E22	E22 Fjälkinge– Gualöv		x	
Väg	E22	E22 Trafikplats Lund S		x	
Väg	E65	E65 Svedala– Börringe		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	

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Väg	E22	E22 Förbi Söderköping		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning <sup>1</sup>			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 stornät, åtgärder för långa godståg			x
Järnväg	Hela landet	ERTMS, ScanMed etapp 2 (Trelleborg– Malmö–Göteborg– Kornsjö)			x

<sup>1</sup> Påbörjad utbyggnad till dubbelspår av Ostkustbanan med ny sträckning mellan Gävle och Kringlan.

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Järnväg	Blekinge kustbana	Blekinge kustbana. mötespår och hastighetshöjning (Etapp1)			x
Järnväg	Bergslagsbanan	Borlänge–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder			x
Järnväg	Västkustbanan	Maria– Helsingborg C, dubbelspår			x
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder			x
Järnväg	Västkustbanan	Halmstad C/bangård			x
Järnväg	Jönköping godsbangård– Vaggeryd	Värnamo– Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet			x
Järnväg	Södra Stambanan	Alvesta, triangelspår			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Nattavaara, bangårdsförlängning			x
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, Sikträsk, bangårdsförlängning			x

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Järnväg		Hässleholm–Lund, høghastighetsbana			x
Järnväg	Skånebanan	Hässleholm– Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet			x
Järnväg	Södra Stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58			x
Järnväg	Stockholm	Barkarby, bytespunkt med anslutning till tunnelbana			x
Järnväg	Stockholm	Årstabergr– Flemingsberg, signalåtgärder optimering			x
Järnväg	Västra stambanan	Høgsjö västra, förbigångsspår			x
Järnväg	Dalabanan	Heby, mötesspår			x
Järnväg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspår Uppsala– länsgränsen Uppsala/Stockholm <sup>2</sup>			x
Järnväg	Ostkustbanan	Uppsala, plankorsningar			x

<sup>2</sup> Inklusivt nya stationslägen i Bergsbrunna respektive Alsike

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Järnväg	Norrbotnia- banan	Norrbotniabanan (Umeå) Dåva– Skellefteå, ny järnväg			x
Järnväg	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår			x
Järnväg	Ostkustbanan	Sundsvall C– Dingersjö, dubbelspårs- utbyggnad			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/Väner- banan med Nordlänken	Norge–Vänerbanan, vändspår i Älvängen			x



Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Järnväg	Västra stambanan	Göteborg och Västsverige, omlopps nära uppställningsspår			x
Järnväg	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå–Alingsås, högre kapacitet			x
Järnväg	Bergslagsbanan	Frövi, bangårds-ombyggnad			x
Järnväg	Västra stambanan	Laxå, bangårds-ombyggnad			x
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår			x
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår			x
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår			x
Järnväg	Älmhult–Olofström	Älmhult-Olofström-Blekinge Kustbana (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana			x

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Järnväg	Kust till kustbanan	Göteborg-Borås			x
Sjöfart		Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled			x
Sjöfart		Farled Södertälje– Landsort			x
Sjöfart		Vänernsjöfarten, 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

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
Väg	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö			x
Väg	E22	E22 Förbi Bergkvara			x
Väg	E22	E22 Gladhammar– Verkeback			x
Väg	E4/E18	E4/E18 Hjulsta– Jakobsberg, kapacitets- förstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E4/E20	E4/E20 Tomteboda– Bredäng, ITS			x
Väg	E4/E20	E4/E20 Hallunda– Vårby, kapacitets- förstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg	E4/E20	E4/E20 Södertäljebron, kapacitets- förstärkning till följd av Förbifart Stockholm			x
Väg		Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk			x

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
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		

Trafikslag	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			

Trafikslag	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	2018– 2020	2021– 2023	2024– 2029
	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		

#### 4. Utpekade bristanalyser

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.

2018-05-31  
N2018/03462/TIF

Näringsdepartementet

## Sammanställning i enlighet med 6 kap. 16 § miljöbalken

I denna bilaga redovisas hur kraven i 6 kap. 16 § miljöbalken har beaktats inför regeringens beslut avseende fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

Regeringen uppdrog den 23 mars 2017 åt Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. Trafikverket redovisade uppdraget den 31 augusti 2017. Samtidigt skickades förslaget ut på remiss med svarstid senast den 30 november 2017. Den 1 januari 2018 trädde ett nytt 6 kap. i miljöbalken i kraft, se SFS 2017:955. Fastställelsebeslutet utgör avslutningen på det ärende som påbörjades den 23 mars 2017 och faller därför in under punkten 2 i övergångsbestämmelserna till SFS 2017:955, varför denna sammanställning görs enligt de bestämmelser som gällde före den 1 januari 2018.

Som en del av åtgärdsplaneringen har en miljöbedömning enligt 6 kap. 11 § miljöbalken genomförts. En miljöbedömning är en process med syfte att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Trafikverkets miljöbedömning är dokumenterad i den miljökonsekvensbeskrivning som utgör en bilaga till Trafikverkets redovisning av *Förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet 2018–2029* (dnr N2017/05430/TIF).

Enligt 6 kap. 16 § miljöbalken ska den miljökonsekvensbeskrivning som avses i 6 kap. 12 § miljöbalken samt synpunkter från samråd enligt 6 kap. 14 och 15 §§ miljöbalken beaktas innan planen eller programmet antas eller läggs till grund för reglering.



När planen eller programmet har antagits ska den beslutande myndigheten i en särskild sammanställning redovisa

1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,
2. hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats,
3. skälen till att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden, samt
4. de åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför.

### Integrering av miljöaspekter

Miljöbedömningen är den process som Trafikverket genomfört i syfte att integrera miljöaspekter i planförslaget för att främja en hållbar utveckling. Miljöbedömningen har resulterat i en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver planförslagets väntade påverkan på miljön. Utgångspunkter för planeringen har varit de transportpolitiska målen, riksdagens beslut med anledning av propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101) samt regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett förslag till plan.

Miljöbedömningen har varit ett verktyg för att planförslaget ska leva upp till miljöbalkens krav och bidra till såväl miljömål som ett framtida transportsystem som passar i ett hållbart samhälle. För att åstadkomma detta har Trafikverket, jämfört med tidigare planeringsomgångar, förbättrat integreringen av miljöbedömningen och ett mer iterativt arbetssätt utvecklats. Miljöbedömningen har stöttat åtgärdsplaneringen med underlag under hela Trafikverkets process, och förväntas också ge förutsättningar för hantering av miljöfrågor i fortsatt planering och genomförande av planförslagets åtgärder.

Trafikverket har delvis arbetat trafikslagsövergripande och åtgärder har prioriterats för att bidra till att nå de transportpolitiska målen, där det bl.a. framgår att transportsystemets utformning, funktion och användning ska

anpassas till att bidra till miljö kvalitetsmålen. Fyrstegsprincipen har i viss utsträckning tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

### **Beaktande av miljökonsekvensbeskrivning och synpunkter från samråd**

Miljökonsekvensbeskrivningen har i väsentliga delar beaktats, dels under Trafikverkets framtagande av förslaget till nationell plan, dels i regeringens beslut.

Framtagandet av planen har skett i en iterativ process där miljökonsekvensbeskrivningen tagits fram parallellt med plandokumentet. Trafikverket har strävat efter att skapa dialog och öppenhet om planens utveckling och innehåll och förslaget till ny nationell plan har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Hearingar och seminarier har genomförts på flera platser i landet och i olika skeden av arbetsprocessen. De löpande kontakterna med andra aktörer har främst skett via Trafikverkets regioner och i olika samverkansgrupper.

Trafikverkets förslag till plan remitterades den 31 augusti 2017 till 596 remissinstanser. Totalt inkom 2 715 remissvar. Av dessa var 2 241 från privatpersoner och avsåg ett enskilt objekt i planförslaget. En redogörelse för inkomna synpunkter finns i Regeringskansliets (Näringsdepartementet) remissammanställning (dnr N2017/05430/TIF).

Miljökonsekvensbeskrivningen ingick i det remissunderlag som Trafikverket redovisade tillsammans med planförslaget i augusti 2017. Trafikverket har vidare, i enlighet med uppdrag från regeringen, den 30 oktober 2017 redovisat en samlad effektbedömning av planförslaget med avseende på de transportpolitiska målen, inklusive en beskrivning av planens miljöeffekter. Trafikverket har också den 30 januari 2018 redovisat en s.k. systemanalys, som omfattar både de regionala planerna och den nationella planen. Det senare tillkommande underlaget skiljer sig från planförslaget främst i fråga om höghastighetsbanornas hastighetsstandard.

### **Skälen till att planen antagits i stället för de alternativ som varit föremål för överväganden**

Regeringen har, i den slutliga planen, gjort vissa förändringar jämfört med Trafikverkets förslag och därvid bl.a. lagt till några större järnvägsobjekt, bl.a.

Kust till Kustbanan Göteborg--Borås, Sydostlänken Älmhult--Karlshamn och Mittbanan Änge--Östersund samt sjöfartsobjektet farled i Göteborgs hamn.

Regeringens samlade bedömning är att den fastställda nationella planen, tillsammans med förslagen till länsplaner för regional transportinfrastruktur, bidrar till transportsystemets utveckling.

### Åtgärder för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som planen medför

Enligt miljöbalken ska den nationella planen för utvecklingen av transportsystemet följas upp med utgångspunkt i den betydande miljöpåverkan som planen medför. Vidare ska planupprättaren när planen är antagen skaffa sig kunskap om planens miljöpåverkan för att kunna vidta lämpliga avhjälpande åtgärder.

Uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsuppföljning av transportsystemets tillstånd och utveckling. Den innefattar sådan data och information som är relevant för uppföljning inom miljöbalken och redovisas t.ex. i årsredovisningen och i en årlig miljörapport. Dessa data används även till andra myndigheters uppföljning av transportsystemet eller miljötilståndet i allmänhet, såsom miljömålsuppföljning och uppföljning av de transportpolitiska målen.

Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen redovisa vilka åtgärder inom vidmakthållande som vidtagits under året för att effektivisera verksamheten och för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljökvalitetsmålen nås.

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

Trafikverket ska fortsätta uppföljningen av kostnader och effekter för de namngivna objekten. Av uppföljningen ska den samhällsekonomiska nyttan framgå och bidragen till de transportpolitiska målen inklusive de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen redovisas. Om målkonflikter konstaterats ska Trafikverket beskriva hur dessa konflikter hanterats.