

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Planen i korthet

Om planen i korthet

Planen i korthet är en sammanfattning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Planförslaget i sin helhet med tillhörande underlag kan laddas ner från Trafikverkets hemsida.

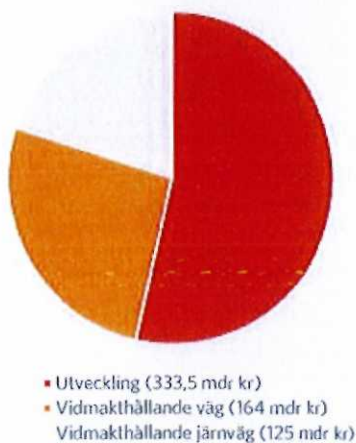
Uppdraget och ekonomiskt utrymme

Trafikverket presenterar i denna rapport sitt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Arbetet har skett på uppdrag av och enligt direktiv från regeringen och omfattar åtgärder för att underhålla vår statliga infrastruktur och utveckla våra statliga vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. De åtgärder som föreslås ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna för individer och företag att möta dagens och morgondagens utmaningar.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är beslutad av riksdagen och uppgår till 622,5 miljarder kronor. Det är en ökning med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan.

Av direktiven framgår att planeringsramen ska fördelas på följande sätt:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.
- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.



Figur 1: Ekonomisk ram för 2018–2029 enligt regeringens direktiv.
Totalt 622,5 miljarder kronor.

Redan uppbundna större investeringar

Utveckling av infrastruktur kräver långsiktig planering. I arbetet med att ta fram en ny nationell plan för åren 2018–2029 är en utgångspunkt att de investeringar som namnges i den nu gällande planen (alltså den för åren 2014–2025) ska prioriteras i den nya planen, om de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet. Det innebär att vissa medel redan är uppbundna enligt tidigare plan. Figur 2 nedan visar hur stor del av de namngivna investeringar i det nya planförslaget som finns med sedan tidigare. De är uppdelade i investeringar som är pågående eller bundna av avtal och investeringar som inte är bundna av avtal. Figuren visar också andelen investeringar som är nya för denna plan.



Figur 2: Fördelning av namngivna investeringar mellan nya investeringar och sådana som finns med sedan tidigare plan.

Utöver planeringsramen tillkommer medel från trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering – totalt cirka 90 miljarder kronor.

Utgångspunkter för planförslaget

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling samt regeringens direktiv. I direktivet pekas sex samhällsutmaningar ut och dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet med planförslaget.

FN har med sikte på år 2030 antagit nya globala mål för ett hållbart samhälle – Agenda 2030 – som definierar hållbar utveckling. I infrastrukturpropositionen konstateras att transportpolitiken bidrar till Agenda 2030. Trafikverket har i planförslaget utgått från att en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle. Men tillgängligheten måste också utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle.

Förslaget till nationell plan har arbetats fram i flera steg och fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.



Figur 3: Fyrstegsprincipen.

Utifrån nuvarande och förväntade utmaningar i transportsystemet har brister identifierats på regional och nationell nivå, i relation till de transportpolitiska målen. För föreslagna åtgärder har en sammanvägning gjorts av bland annat kopplingen till regeringens utmaningar, identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över landet samt kostnad i relation till tillgängliga medel.

Planens syfte

Syftet med denna plan är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen har pekat ut. Mer konkret innebär detta framför allt att:

- återställa och utveckla järnvägens funktionalitet
- främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter
- främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna
- minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll
- skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

Planen och övrig transportpolitik

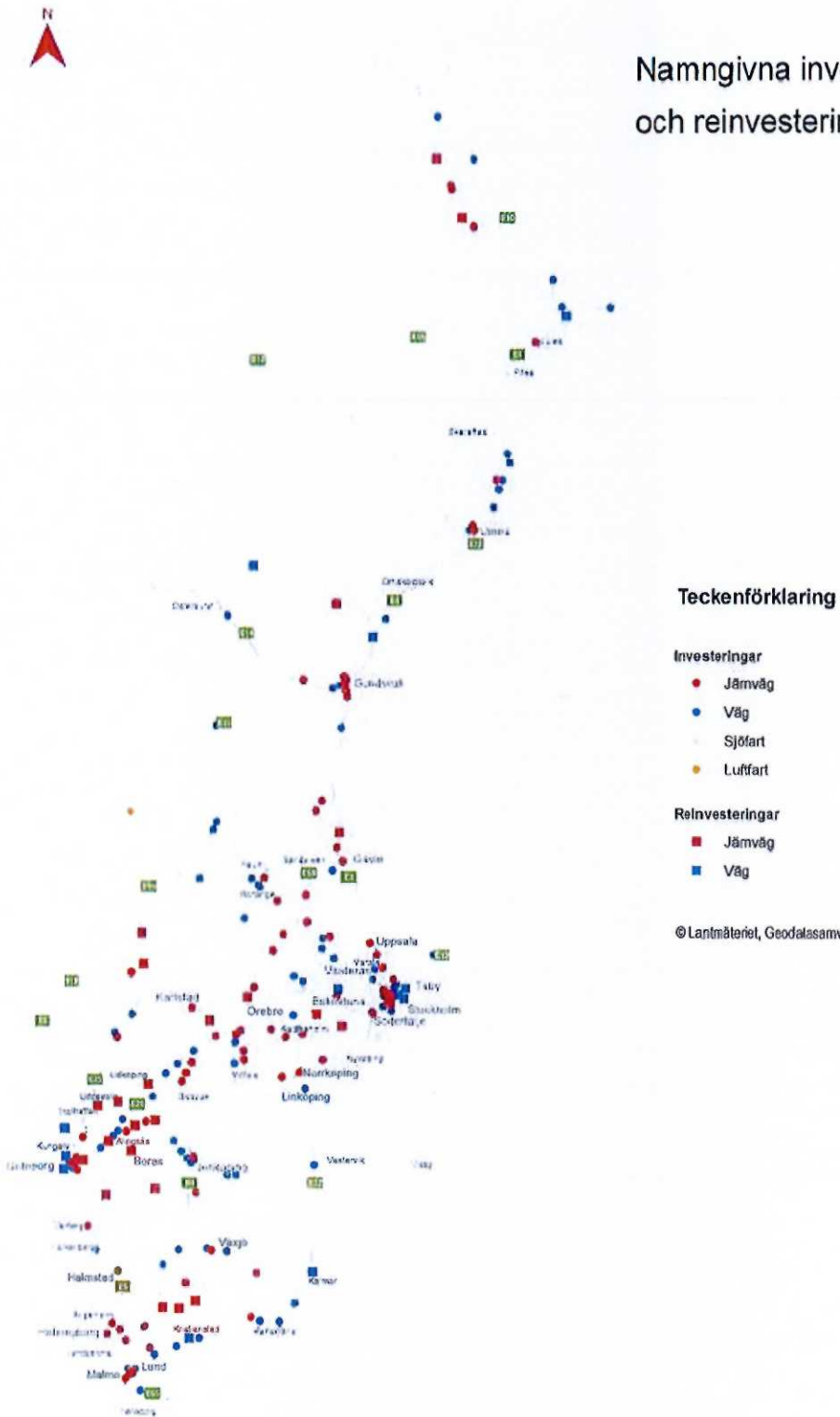
Den nationella planen omfattar i huvudsak den statliga infrastrukturen. Transportpolitiken i övrigt innehåller bland annat styrmedel liksom regler och skatter. Den statliga infrastrukturen samspelar med den regionala och kommunala infrastrukturen samt den privat ägda infrastrukturen. Ansvar för de regionala vägarnas utveckling har regionala planupprättare i länen och kommunerna ansvarar för den kommunala infrastrukturen.

Sverigeförhandlingen är en kommitté under Näringsdepartementet som tillsattes 2014. Den har bland annat i uppdrag att förhandla om höghastighetsjärnväg Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, att öka kollektivtrafiken, att förbättra tillgängligheten och att öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstäder samt att analysera åtgärder för att främja cykling.

När det gäller höghastighetsjärnvägen har regeringen pekat ut de delsträckor som ska börja byggas under planperioden. Dessa finns med i planförslaget. I planen har det också reserverats resurser för statlig medfinansiering av de åtgärder för kollektivtrafik och cykling som Sverigeförhandlingen har förhandlat fram i de tre storstadsområdena.

De namngivna åtgärderna i planförslaget

I figur 4 nedan ges en översiktlig bild av de namngivna investeringarna och reinvesteringarna. Figuren innehåller inte trimningsåtgärder eller andra typer av transportpåverkande åtgärder som också ger stor effekt på transportsystemet. Planen ger i sin helhet en tydligare bild av åtgärder på regional nivå och detaljerna kring de åtgärder som föreslås.



Figur 4: Stora investeringar och reinvesteringar i järnväg, väg, sjö och luft.



Järnvägen i fokus

Järnvägens underhåll prioriteras

De kraftigt ökade finansiella ramarna innebär att dagens funktion kan upprätthållas och att en förbättrad funktion kan levereras på delar av järnvägsnätet under planperioden. Det skapar ett mer tillförlitligt och robust järnvägssystem med färre störningar.

Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att det är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikerats i dag även kan trafikerats i framtiden. Underhållet ska säkerställa en hög funktionalitet med hög robusthet på de banor i järnvägssystemet som hanterar Sveriges viktigaste transportflöden: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), Stålpendeln (Luleå–Borlänge och Borlänge–Oxelösund) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen).

De viktigaste transportflödena inkluderar banor i storstadsområden, banor som bildar större sammanhängande stråk och banor med omfattande godstransporter och resande trafik. På dessa banor ska hastigheten återställas där den i dag är nedsatt och åtgärder ska göras för att minska risken för ytterligare hastighetsnedsättningar. Fokus kommer i första hand att ligga på att utföra eftersatta spårbyten. På övriga banor är målet att möjliggöra fortsatt trafik och till övervägande del bibehålla dagens funktionalitet.

Reinvesteringar görs för att upprätthålla säkerhet, framkomlighet och funktionalitet vad gäller hastighet och bärighet i hela järnvägssystemet, samt för att öka eller bibehålla robustheten på de mest trafikerade banorna. En stor del av reinvesteringarna kommer därför att utföras på de viktigaste transportstråken. För att upprätthålla framkomligheten, punktligheten och kapaciteten genomförs också reinvesteringar på delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet. I planen har det också prioriterats medel till vissa lågtrafikerade banor som bedömts som viktiga för att leda om trafik. På övriga delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kommer det ske vissa försämringar jämfört med dagens situation även om en grundläggande funktionalitet kommer att bibehållas.

Ett modernare system

Signalanläggningen på den svenska järnvägen är i stort behov av renovering och modernisering. På vissa sträckor är signalanläggningen äldre än femtio år, den är sliten och behöver bytas ut. Den gamla signalanläggningen kommer därför successivt under planperioden att ersättas med en ny anläggning enligt den europeiska standarden ERTMS¹. Huvudsyftet med att införa ERTMS inom EU är att stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag genom att förenkla järnvägstrafiken över landsgränserna. För att underlätta en införandet av ERTMS föreslås även att Trafikverket ska utreda möjligheterna att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS som tillägg till befintliga EU-bidrag.

För att säkra järnvägens behov av mobilkommunikation kommer ett nytt radiosystem att införas, som ersätter dagens system GSM-R. Systemet kommer även att vara basen för kommunikationen i ERTMS från mitten av 2020-talet. Under planperioden börjar också utveckling och förnyelse av Trafikverkets optokabelnät att genomföras. Det ger bland annat möjlighet att införa nya tjänster i nätet och utöka den digitaliserade övervakningen av anläggningen.

För att optimera kapaciteten i järnvägssystemet genomförs projektet Marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK)² successivt under planperioden. Det samordnas med andra relaterade verksamhetsutvecklingsprojekt som förbättrad kunskap om i anläggningsdata och trafiknät (ANDA)³ samt ett nytt nationellt tågledningssystem (NTI). Den pågående övergången från lokaltågklarering till fjärrstyrning av bansträckor fortsätter under planperioden.

Investeringar för ökad kapacitet

Under planperioden färdigställs och påbörjas flera större infrastrukturprojekt som ger ökad kapacitet och skapar möjligheter för både utvecklad persontrafik med regional- och fjärrtåg samt förbättrade godstransporter på järnväg. Utöver de större satsningar som redovisas nedan presenteras även en stor mängd mindre åtgärder i planförslaget.

- I södra Sverige sker större satsningar genom flera projekt mellan Ängelholm och Helsingborg och mellan Lund och Hässleholm. Det blir även en modernisering av järnvägen mellan Värnamo, Nässjö och Jönköping.
- I västra Sverige sker större satsningar i och kring Göteborg såsom Västlänken och Hamnbanan samt en dubbelspårsutbyggnad genom Varberg. Dessutom görs kapacitetsförstärkningar i stråket Göteborg–Stockholm mellan Göteborg och Laxå.
- I östra Mellansverige och Stockholmsområdet slutförs bygget av dubbelspår mellan Hallsberg och Mjölby liksom sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll. Bygget av en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping påbörjas. Kapacitetsutbyggnaden mellan Strängnäs och Härad planeras bli färdigställd redan 2018. Dessutom föreslås att en utbyggnad av järnvägen till fyrspår ska inledas mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, något som dock förutsätter att överenskommelser tecknas med berörda kommuner om bostadsåtaganden som möjliggörs av åtgärden. Stockholms central kommer att anpassas och moderniseras till de nya möjligheter för utveckling av regional- och fjärrtågstrafiken som Citybanans öppnande innebär.

¹ European Rail Traffic Management System är ett EU-gemensamt signalsystem.

² Syftet är att ta fram nya arbetssätt och verktyg för tilldelning av kapacitet som ska göra det enklare att hantera tjänster och beställa utrymme på spår.

³ Syftet är att öka kalkylerbarheten som ett led i ett pågående förbättringsarbete.

- I mellersta Sverige sker utbyggnad till dubbelspår på Ostkustbanan mellan Sundsvall-Dingersjö och dubbelspår mellan Gävle-Kringlan påbörjas.
- I norra Sverige sker en större satsning på ny kustnära järnväg mellan Umeå och Skellefteå, som en första delsträcka på Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Stora kapacitetsförbättringar åstadkoms genom att södra delarna av Malmbanan säkras för att klara större axellaster och farleden in till Luleå hamn breddas och fördjupas.

Trafikverket föreslår även ett åtgärds paket på cirka 2,5 miljarder kronor som syftar till att godståg med längder upp till 750 meter ska kunna framföras på ett utpekat nät. I dagsläget är merparten av järnvägsnätet anpassat för godståg med 630 meters längd.

Kapaciteten i elkraftsystemet byggs ut för att möta kommande trafikökningar. Utbyggnaden görs genom till exempel investeringar i omformare och nätstationer för distribution och överföring av elkraft till utrustning längs järnvägen.

Trafikverket föreslår också en stor mängd trimningsåtgärder som till exempel justering av befintliga spår- och signalsystem, förlängning av mötesspår och elektrifiering av järnvägsanslutningar. Åtgärderna utförs inom storstadsområden, på nationellt sammanhängande stråk och på banor som är viktiga för arbetspendling och näringslivets transporter.

Utbyggnadsstrategi för nya stambanor

Regeringen har pekat ut att sträckorna Ostlänken (Järna-Linköping) och Lund-Hässleholm ska byggstartas under planperioden. Trafikverket föreslår att sträckorna Linköping-Tranås/Aneby och Göteborg-Borås därefter prioriteras för utbyggnad. Båda är sträckor med omfattande pendling, som i dag huvudsakligen sker med bil och buss. Nästkommande del föreslås bli sträckan Tranås/Aneby-Jönköping. Ytterligare studier bör genomföras för att kunna ta ställning till vilken av sträckorna Jönköping-Borås eller Jönköping-Hässleholm som ska komma därefter. Standarden på respektive delsträcka anpassas så att största möjliga effekter erhålls från satsade medel.



Ostlänken planeras för byggstart i början av planperioden. Trafikverket föreslår att Ostlänken dimensioneras för hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår⁴, eftersom nyttan med en högre hastighet är begränsad med den systemdesign, inklusive stationslösningar, som varit en utgångspunkt för planeringen.

Med en anslagsfinansierad utbyggnad av höghastighetsjärnvägen kommer utbyggnaden att ta lång tid. Därför föreslår Trafikverket att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för persontrafik i hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår. Dimensionering för högre hastighet än så skulle medföra högre kostnader som är svåra att motivera, eftersom den högre hastigheten inte bedöms kunna nyttjas fullt ut förrän långt fram i tiden. Det beror på att det inte är sannolikt att tågoperatörerna kommer att kunna motivera investeringar i dyra höghastighetståg förrän längre sammanhängande sträckor kan trafikeras i högre hastigheter.

Trafikverket framförde i inriktningsunderlaget att en kraftigt ökad finansiering, till exempel genom lån, skulle möjliggöra en snabbare utbyggnad. Därmed skulle nyttor i form av ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet kunna realiseras snabbare. Detta skulle i sin tur kunna motivera en högre hastighet.

⁴ Järnvägsspår med sliprar som vilar i ett övre ballastlager bestående av grus eller makadam.



Funktionella och säkrare vägar

Underhållsinsatser för god framkomlighet

Underhålls- och reinvesteringsåtgärder genomförs för att säkra att medborgarna kan genomföra sina dagliga transporter och att näringslivets transportbehov tillgodoses. Vägunderhållet bidrar också till miljökvalitet i hela vägsystemet genom att säkerställa anläggningens funktion. För att säkerställa vägsystemets robusthet, kapacitet och framkomlighet behöver mer förebyggande underhållsåtgärder genomföras i högre utsträckning. På följande vägar kommer insatser i form av rekonstruktion, bro- och beläggningsunderhåll, avvattnings- och mera att prioriteras:

- högtrafikerade vägar i storstadsregionerna
- stamvägnätet (Sveriges Europavägar och vissa riksvägar) för långväga person- och godstransporter
- vägar av betydelse för dagliga resor, arbetspendling, kollektivtrafik och resor mellan regioncentrum
- övriga vägar av betydelse för näringslivets tyngre transporter.

Tillståndet på dessa vägar kommer att upprätthållas under planperioden, vissa delar kommer även få en förbättrad robusthet och kapacitet som en följd av bärighetsåtgärder.

Det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt men man kommer fortfarande att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät.

Ökad bärighet för tyngre vägtransporter

Förslaget till nationell plan innehåller åtgärder i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar, för att höja bärigheten och förbättra framkomligheten för tung trafik på vägnätet. En särskild satsning på ett BK4-vägnät⁵ föreslås för att möjliggöra tyngre lastbilstransporter. Satsningen bidrar också till att vägnätet ska vara tillgängligt året runt. I satsningen inkluderas även att genomföra riskreducerande åtgärder för att klimatanpassa det regionala och nationella vägnätet, samt tjälsäkringsåtgärder. Bärighetssatsningen sker till betydande del i landsbygdsregionerna.

Investeringar som utvecklar vägtransportssystemet

Förslaget till nationell plan innehåller medel till åtgärder för att eliminera flaskhalsar i transportsystemet. Exempel på dessa trimningsåtgärder på det nationella vägnätet är byggande av trafikplatser, ramper, ytterligare körfält, stigningsfält, reversibla körfält, korsningsåtgärder, cirkulationsplatser samt variabla meddelandeskyltar och utvecklad trafikledning.

Några större investeringsobjekt kommer att färdigställas under planperioden, till exempel Förbifart Stockholm, tillsammans med ett antal följdinvesteringar, E22 förbi Söderköping, E18 mellan Köping och Västjädra, flera etapper på E22 i Blekinge, Skåne och Kalmar län samt delsträckor på E6 i Göteborg. Arbetet med Tvärförbindelse Södertörn mellan Skärholmen/Kungens kurva–Flemingsberg och Haninge i södra Stockholm kommer att inledas. Trafikverket kommer även att undersöka möjligheterna till att pröva ny innovativ och miljöanpassad teknik på Tvärförbindelsen, till exempel elektrifiering för tung trafik och kollektivtrafik.

Säker framkomlighet

Trafiksäkerhet är en viktig del av de transportpolitiska målen och Nollvisionen är Trafikverkets ledstjärna i utformningen av vägsystemet. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken och Trafikverket strävar efter att utforma lösningar som skyddar trafikanterna. Det ska vara lätt att göra rätt i trafiken.

Prioriteringarna i den nationella planen har, liksom de i länsplanerna, stor betydelse för trafiksäkerheten. Sedan 2010 har den tidigare positiva utvecklingen mot Nollvisionens mål planat ut. Det behövs tydliga insatser för att öka trafiksäkerheten för att nå det etappmål riksdagen antog år 2009 om att max 220 personer ska omkomma i vägtrafiken år 2020.

Rätt hastighet på vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i trafiken. I planförslaget finns medel för att till exempel fortsätta anpassa vägarnas hastighet utifrån vägarnas trafiksäkerhetsstandard och för att arbeta vidare med annan trafikreglering som till exempel automatiska trafiksäkerhetskameror, mötesseparering genom mitträcke, räffling av mittlinjen, vägutrustning, sidoområden, korsningsåtgärder och infarter. Förslaget ger också möjlighet att utveckla och installera anläggningar för automatiska nykterhetskontroller på strategiskt viktiga platser i trafikmiljön, som exempelvis i hamnar, parkeringshus och på utvalda vägsträckor.

Några exempel på större investeringar för att förbättra säkerheten på det nationella vägnätet är mötesseparering av flertalet av återstående sträckor på E4 mellan Hudiksvall och Luleå samt på E20 mellan Örebro och Göteborg. Det beräknas vara klart vid planperiodens slut. Det gäller även flera delsträckor på E10 i Norrbotten, E14 i Västernorrland och

⁵ Bärighetsklass för fordon med bruttovikt upp till 74 ton.

Jämtland, E45 i Västra Götaland, Värmland, Dalarna och Jämtland, väg 56 mellan Gävle och Katrineholm och väg 70/E16 upp mot Dalarna och fjällvärlden. Ytterligare exempel är flera sträckor på väg 25 i Kronobergs län, väg 26 i Jönköpings län, väg 40 i Jönköpings län och E65 i Skåne.

Utöver det föreslås att medel under en begränsad tid ska avsättas till att samfinansiera mötessepareringar på det regionala vägnätet på sträckor som pekas ut som prioriterade av de regionala planupprättarna. Flera av ovanstående åtgärder innebär även förbättringar för oskyddade trafikanter. Utöver dessa föreslås även trimningsåtgärder, till exempel för att skapa attraktiva, trygga och funktionella miljöer i bytespunkter, kollektivtrafikkörfält och pendelparkeringar.



Möjligheter för ökad säker cykling

Största delen cykelvägar ligger längs regional och kommunal infrastruktur. Den nationella planen omfattar investeringsåtgärder för cykling längs det nationella vägnätet medan medel för underhåll omfattar både statliga cykelvägar längs nationellt stamvägnät och övrigt statligt vägnät.

Cirka 1,5 miljarder kronor föreslås att satsas på cykelvägar längs nationella vägar inom ramen för cykel i trimnings- och miljöåtgärder. Det handlar om cykelvägar som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Många gånger är cykel kombinerad med en kollektivtrafikresa och förslaget innehåller också åtgärder som förbättrar möjligheterna att parkera cyklar vid viktiga bytespunkter, framförallt vid busshållplatser längs infartsleder till större tätorter.

Vidare ingår trafiksäkerhetshöjande åtgärder som gång- och cykelpassager och portar. Målsättningen är att genomföra åtgärder där potentialen för en ökad och säker cykling är störst. Det innebär satsningar i första hand inom eller mellan ett fyrtiotal större tätorter som skapar sammanhängande säkra stråk främst för pendling till arbete och studier. Planförslaget innehåller också investeringar som innehåller cykelåtgärder. Forskning och innovation om aktiv mobilitet, inklusive gång och cykel, behöver stärkas och planförslaget omfattar medel till forskning och innovation inom detta område.

Potentialen för ökad säker cykling ligger framför allt hos kommunerna. Förutom medel till investeringar i det nationella vägnätet omfattar planen statlig medfinansiering till cykelåtgärder i annan infrastruktur. Sådan medfinansiering till cykelvägar eller andra anläggningar för cykeltrafik i kommunerna möjliggörs inom ramen för stadsmiljöavtalen och storstadförhandlingarna.

Under planperioden föreslås en satsning på förbättrat underhåll av cykelvägar längs nationellt och regionalt vägnät som används frekvent året om. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid eftersom tillgängligheten behöver förbättras året om.

Viktiga farleder utvecklas

För att främja överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart behövs bland annat åtgärder i farleder. Det finns ett flertal hamnar där trimningsåtgärder som muddringsinsatser övervägs i anslutande farleder, till exempel Hargshamn och Sundsvall.

Utöver dessa åtgärder kommer arbetet som pågår med slussarna i Södertälje och farleden i Mälaren att göras klart. Dessutom föreslås åtgärder i farleden från Landsort till Södertälje liksom i farleden till hamnen i Luleå. Arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal, med koppling till Vänersjöfarten, föreslås också påbörjas under planperioden.





Hållbara stadsmiljöer

Ökat utrymme för stadsmiljöavtal

Nuvarande satsning på stadsmiljöavtal sjuösattes hösten 2015. Fram till halvårsskiftet 2017 har fyra ansökningsomgångar genomförts där det fattats beslut om stöd till kommuner och landsting för investeringar i kollektivtrafik. Nu omfattar stödet också satsningar på cykling. Syftet med stadsmiljöavtalen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att skapa förutsättningar för att en större andel persontransporter i städer ska ske med kollektivtrafik eller cykel. Förutsättningen för att få stöd är att även genomföra motprestationer som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande och att åtgärder och effekter följs upp.

Stadsmiljöavtalen förlängs under hela planperioden och det ekonomiska utrymmet ökar till 12 miljarder kronor.

Medfinansiering av storstadsförhandlingarna

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstadsregioner Stockholm, Göteborg och Skåne. Under första halvåret 2017 har Sverigeförhandlingen tecknat överenskommelser med flera kommuner och landsting om satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder med statlig medfinansiering samt omfattande åtaganden om bostadsbyggande.

I Skåne handlar det till exempel om spårväg i Lunds kommun till det nya forskningscentret ESS⁶, flera olika cykelåtgärder, nya BRT-linjer⁷ och utbyggnad av järnväg. I Stockholmsområdet omfattar överenskommelsen bland annat tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, ny tunnelbanestation, Spårväg syd, utbyggnad av Roslagsbanan samt ca 30 olika cykelåtgärder. Överenskommelsen med Göteborg avser spårväg och buss, linbana i centrum, två BRT-stråk och flera cykelbanor. Den statliga medfinansieringen tar i anspråk totalt cirka 5,8 miljarder kronor av nationell plan under planperioden, och även medel ur länsplaner.

⁶European Spallation Source. En sameuropeisk forskningsanläggning som för närvarande byggs i Lund.
⁷Bus Rapid Transit. Busstrafikkoncept för busstrafik med hög turtäthet och stor passagerarkapacitet.

Tillgänglighet på landsbygd

Robusta transporter på landsbygderna

Upprätthållandet av en grundläggande standard i det lågtrafikerade vägnätet på landsbygden, där vägen ofta är enda alternativet, sker främst inom ramen för anslaget för vidmakthållande. Anslaget omfattar underhållsåtgärder på både det regionala och nationella vägnätet. Vägar som är viktiga för dagliga resor, för tillgång till viktig samhällsservice och som har särskild betydelse för näringslivet på landsbygderna är centrala ur ett landsbygdsperspektiv.

Under planperioden kommer standarden på dessa vägar att bibehållas, och förbättras i vissa delar. Det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att vägnätets robusthet, komfort och vägkapital påverkas negativt. Man kommer dock även fortsättningsvis att kunna färdas på ett trafiksäkert sätt i skyltad hastighet på hela Sveriges vägnät.

Enskilda vägar utgör också en stor del av vägnätet som är mycket viktiga för både person- och godstransporter på landsbygd. Statligt bidrag till drift, underhåll och investering av enskilda statsbidragsvägar och färjeleder uppgår i planförslaget till 13,4 miljarder kronor under planperioden.

Planförslaget innehåller också åtgärder för att höja bärigheten och säkra framkomligheten för tung trafik på vägnätet, i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar. Bärighets-satsningen kommer att bidra till att förbättra delar av vägnätet på landsbygderna och omfattar totalt 16,3 miljarder kronor. I satsningen ingår också riskreducerande åtgärder för klimatanpassning av både det regionala och nationella vägnätet. För att skapa bättre tillgänglighet i viktiga godsstråk på järnväg, även på det mer lågtrafikerade järnvägsnätet, föreslås också åtgärder för att möjliggöra trafikering med längre och tyngre fordonståg.

Bättre standard på genomfarter och i bytespunkter

Genomfarter i små tätorter längs det nationella vägnätet kommer att förbättras genom trimningsåtgärder i planförslaget. Här handlar det om att förbättra anslutningar till viktiga stråk och att anpassa trafikmiljön längs genomfarter på det nationella stamvägnätet. Med stora anspråk och begränsat utrymme blir det viktigt att koordinera åtgärderna med åtgärder inom ramen för vidmakthållande. Det gäller både längs det nationella vägnätet, där trimningsåtgärder ryms i nationell plan, och längs det regionala vägnätet, där eventuella trimningsåtgärder omfattas av de regionala länsplanerna. Genom trimningsåtgärder rustas också stationer, busshållplatser och bytespunkter upp till bättre standard.

Kortare restider till stora turistdestinationer och centralorter

För säkrare resor och kortare restider för arbetspendling till centralorter, resor till samhällsservice, samt för både person- och godstransporter till större turistdestinationer görs investeringar i det nationella vägnätet i form av både namngivna investeringar och trimningsåtgärder, främst i form av mötesseparering. Tillgängligheten förbättras också genom till exempel elektrifiering av järnväg samt bangårdsombyggnader. En ny landningsbana byggs på Sälens flygplats för att förbättra tillgängligheten till en av landets stora turistdestinationer.

Planen ska bidra till minskad miljöpåverkan

För att åstadkomma minskad klimatpåverkan från transportsystemet krävs styrmedel och åtgärder som främjar energieffektivisering, elektrifiering, ökad andel biodrivmedel samt ett transporteffektivt samhälle. Det handlar främst om åtgärder och styrmedel som ligger utanför den nationella planen. Planen bidrar med det som ryms inom nationella infrastrukturåtgärder. Exempel på styrmedel som kan ge effekt för överföring från väg till järnväg och sjöfart är bland annat bindande koldioxidkrav, eco-bonus på sjöfart samt så kallad miljökompensation riktad till järnvägsföretag.

Med en kombination av styrmedel, samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar kan medborgare och näringsliv stimuleras att använda mindre miljöbelastande trafikslag. Denna plan har en tyngdpunkt på underhåll och investeringar i järnväg, vilket är positivt för klimatomställningen. De större järnvägsinvesteringarna bidrar till minskad klimatpåverkan, även om det tar tid: vissa av de positiva effekterna kommer att märkas först efter 2030. Genom bland annat satsningen på åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtalen och medfinansiering till storstadsförhandlingarna kan också andelen kollektivtrafik, gång och cykel antas öka. Det bidrar samtidigt till en mer hållbar stadsutveckling. Vid byggande, underhåll och drift av infrastrukturen finns en stor potential att minska utsläppen av växthusgaser. Trafikverket ställer därför klimatkrav i upphandlingar.

Planförslaget innehåller satsningar för att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess olika natur- och kulturvärden. Syftet är att utveckla natur- och kulturvärden, som är kopplade till infrastrukturen och som är viktiga för att bibehålla och öka biologisk mångfald och kulturvärden – och därmed möjligheten att bidra med ekosystemtjänster. Exempel på sådana åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, alléer, att främja artrika infrastrukturmiljöer och bekämpa invasiva arter samt att göra riktade kultur-, gestaltungs- och landskapsvårdande åtgärder.

Det finns samtidigt historiska landskapsbrister i transportinfrastrukturen som behöver åtgärdas för att Sveriges miljömål ska vara möjliga att uppnå. Planförslaget innehåller 3,3 miljarder kronor i utpekade medel för landskapsåtgärder i befintlig statlig infrastruktur, en ökning jämfört med nu gällande plan. Samtidigt införs högre krav på landskapsanpassning av nya vägar och järnvägar. På det mindre trafikerade vägnätet finns det däremot en risk för att skötseln försämras av viktiga miljöer för landskapets funktion, exempelvis vägkanter, alléer och kulturbroar.

Uppskattningar visar att över två miljoner människor är utsatta för buller från väg- eller järnvägstrafik i sin bostadsmiljö, det vill säga utsätts för mer buller än riktvärdet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Höga bullernivåer medför negativa effekter på hälsan. Åtgärderna i planförslaget syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för de boende längs befintlig statlig infrastruktur som är mest utsatta för buller och vibrationer och till att uppnå de långsiktiga målen.



Exempel på åtgärder är bullerdämpande beläggning på vägar, räls slipning på järnvägar, bullerdämpande skärmar och vallar, förbättrad ljuddämpning i fasader och bullerskyddade uteplatser. Förslaget på 2,8 miljarder kronor innebär en ökad åtgärdsvolym, och möjliggör ett än mer systematiskt arbete för att så tidigt som möjligt uppnå en bättre måluppfyllelse. Samtidigt finns sedan tidigare krav på bulleråtgärder vid byggande av nya vägar och järnvägar.

Yt- och grundvattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjning eller med höga biologiska värden ska skyddas med hjälp av de åtgärder som genomförs under planperioden. Exempel är riskreducerande åtgärder mot olyckor med läckage som följd och skyddsåtgärder mot spridning av föroreningar om ett utsläpp ändå sker. Trafikverket föreslår att 1,7 miljarder kronor avsätts särskilt för vattenskyddsåtgärder i befintlig anläggning för att kunna öka befintlig åtgärdstakt, anpassa infrastrukturen till regler och lagkrav samt bidra till att nå kvalitetsmålen för vatten.

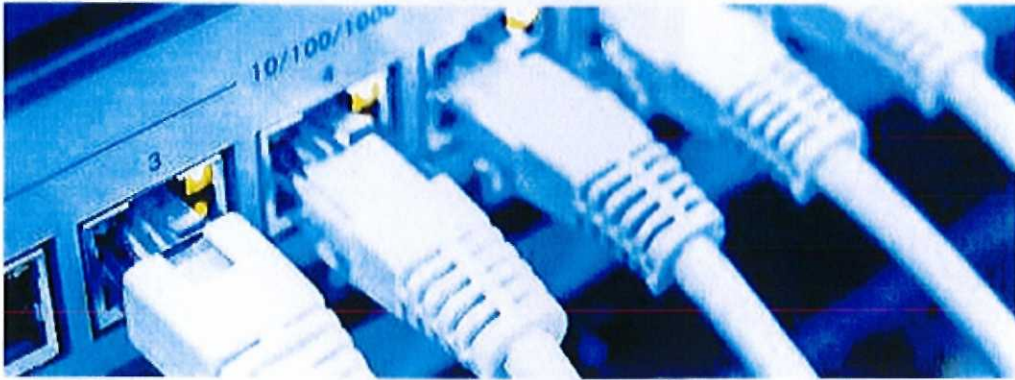
Planförslaget omfattar även 2,2 miljarder kronor till åtgärder för att undersöka och efterbehandla förorenade områden. Åtgärdsområdet omfattar också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till de bolag som tillförts sådan statlig verksamhet som beskrivs i 7 § i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Medel till åtgärder inom förorenade områden ökar betydligt jämfört med gällande plan. Det innebär att nuvarande åtgärdstakt för att fortsätta ett systematiskt och aktivt arbete med att åtgärda förorenade områden kan bibehållas samtidigt som ytterligare medel, som bedöms behövas för miljögarantin, tillförs.

Informations- och kunskapshöjande åtgärder

Trafikverket ska i enlighet med uppdraget att ta fram förslag till nationell plan föreslå sådana insatser av typen informations- och kunskapshöjande åtgärder, som inte tydligt anknyter till verkets uppdrag men som ändå kan vara motiverade att genomföra. Förslagen som redovisas svarar mot brister i måluppfyllelsen för de transportpolitiska målen och adresserar klimatpåverkan, ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, och nya effektiva mobilitetstjänster för ökad tillgänglighet och bättre förutsättningar att välja kollektivtrafik.

- Åtgärder för omställning av transportsektorn till fossilfrihet: Trafikverket har, tillsammans med sex andra myndigheter, haft i uppdrag att ta fram en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor (SOFT). Här föreslås till exempel informations- och kunskapshöjande åtgärder för resfria möten och elektrifiering av kollektivtrafik.
- Medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken: Som ett komplement till fysiska åtgärder i transportsystemet bör informations- och kunskapshöjande insatser genomföras inom områden där kunskap, acceptans och beteende är särskilt viktiga, exempelvis hastigheter, användning av skyddsutrustning samt alkohol och droger.
- Utveckling av mobilitet som tjänst/kombinerad mobilitet^a: Inom ramen för samverkansprogrammet Nästa generations resor och transporter tas en handlingsplan fram för kombinerad mobilitet, där Trafikverket kan genomföra informations- och kunskapshöjande åtgärder för att minska tiden till marknadsintroduktion av tjänster för kombinerad mobilitet.
- Plattform för öppen kollektivtrafikdata: Öppen kollektivtrafikdata är en förutsättning för att utveckla kombinerade mobilitetstjänster. En handlingsplan har tagits fram inom projektet Kraftsamling för öppen trafikdata och planförslaget innehåller finansiering av en nationell plattform för all statisk och dynamisk kollektivtrafikdata.

^a Mobilitet som tjänst bygger på att mobilitet är något som kan köpas som tjänst och inte kräver att man äger en egen bil. Kombinerad mobilitet avser transportlösningar som kombinerar flera olika rese- och transporttjänster.



Morgondagens transportsystem

Forskning och innovation

Forskning och innovation inom följande områden föreslås prioriteras under planperioden:

- omställningen till ett fossilfritt transportsystem
- robust och säker infrastruktur i det digitaliserade samhället
- ett effektivt och sammanhållet transportsystem för näringsliv och medborgare
- ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad.

Områdena innefattar till exempel lösningar för minskat beroende av fossila drivmedel inom vägtrafik och sjöfart, mer kunskap om hur koldioxidutsläpp och buller kan minska inom luftfarten och hur sjöfarten bättre kan integreras i samhällsplaneringen för att klara omställningen inom transportsystemet. Det handlar också om mer kostnadseffektiva och smarta metoder för underhåll av infrastruktur kopplat till digitaliseringen och mer kunskap om interaktionen mellan individen och de automatiserade systemen.

De första stegen mot digitaliserad trafikledning har tagits men det behövs mer kunskap om digitalisering i alla trafikslag, samt i ett sammanhållet transportsystem. Dörr-till-dörr-lösningar⁹ efterfrågas allt mer för både person- och godstransporter och Sverige ligger långt framme i forskningsfronten inom multimodala transporter¹⁰. Här kan automation skapa mervärden i systemen samtidigt som kostnaderna minskar. För resenärer kan utbyggda informationsflöden ge enklare och effektivare resor.

Satsningar har gjorts på forskning och innovation i urbana miljöer och under planperioden prioriteras mer kunskap om landsbygdens behov. Smartare arbetspendling, nya mobilitetslösningar och sätt att minska transportbehov är områden där forskning och innovation också kommer att bidra till ett mer jämställt och inkluderande transportsystem. Tvärvetenskaplig forskning och demonstration kopplad till bostadsbyggande, planering och mobilitet bedöms också ha stor potential att bidra till ett mer tillgängligt och inkluderande Sverige.

Trafikverket föreslår också riktade initiativ med gemensamma agendor och program med andra aktörer, särskilda satsningar på test och demonstration och större fokus på förkommersiell upphandling för att nå högre innovationstakt och snabbare implementering av forskningsresultat.

⁹ Integrerad lösning för transport av personer eller gods från start till slutdestination.

¹⁰ En transport där minst två trafikslag används.

Digitaliserade tjänster och uppkopplad infrastruktur

Uppkopplade, automatiserade och elektrifierade vägfordon kombinerat med mobilitets-tjänster har potential att radikalt förändra vägtransporterna. Inom järnvägsområdet är fordonen i dag uppkopplade via tåg radiosystemet GSM-R, som även är en viktig del i signalsystemet ERTMS. Det pågår ett arbete med att utveckla och specificera ett system som kommer att ersätta GSM-R och innehålla betydligt fler funktioner.

Teknologi finns – och kommer i ännu högre grad att vidareutvecklas – för att möjliggöra säkra och homogena sjötrafikssystem där hög grad av autonomi dominerar. Under planperioden ska Trafikverkets relevanta data bli digitaliserade och tillgängliga för uppkopplade och självkörande fordon. Ett utvecklingsmål är att tågtrafiken delvis ska vara automatiserad, och att avancerad navigationsassistans från land till fartyg ska vara möjlig.

En mer objektiv bild av anläggningens status, genom tillgång till större datamängder från anläggningen och fordon, ger nya möjligheter i entreprenadupphandlingar. Under planperioden ska väginfrastrukturen utrustas för kommunikation med fordon enligt etablerad standard, där till exempel delsträckor i det statliga vägnätet är anpassade för självkörande fordon. Ett systemstöd etableras för att tillgängliggöra anläggningsdata och trafiknät (genom projektet ANDA). Målsättningen är att fasta och mobila uppkopplade sensorer kommer att rapportera tillståndsbrister i realtid och vara integrerade i planerings- och underhållssystemen vid planperiodens slut. ERTMS-systemet ska implementeras och utvecklas i modernare versioner som möjliggör körning av tåg med kortare mellanrum mellan tågen och därmed ökad kapacitet i järnvägsnätet.

Ett av utvecklingsmålen för sjöfart under planperioden är att farledsutformningen har anpassats för att ta tillvara de möjligheter som uppkopplade och automatiserade fartyg ger. Ett utvecklingsmål för luftfart är att etablera affärsmodeller och implementeringsplaner för digitalisering och automation av regionala flygplatser för att realisera nyttor både för de enskilda flygplatserna och för hela luftfartssystemet.

Trafikinformationen ska bli lättillgänglig

Informationen blir en allt viktigare resurs, som ska kunna användas effektivt samtidigt som kraven på säkerhet, offentlighet och bevarande beaktas. Målsättningen är att under planperioden se till att trafikinformationstjänster som omfattar alla trafikslag finns tillgängliga för medborgare och näringsliv. För att främja datautbyte mellan myndigheter och marknadens aktörer behöver en öppen och tillgänglig plattform skapas. En plattform för utbyte av öppna data som stödjer myndigheter och kommersiella aktörer ska finnas etablerad senast 2021.

Demonstrations- och pilotprojekt ska öka kunskapen om digitalisering

För att öka kunskapen om digitaliseringens potential och ta fram implementeringsbara lösningar, planerar Trafikverket tillsammans med akademien och industrin att genomföra ett antal demonstrationsprojekt inom såväl gods- som persontransportområdet. Det handlar exempelvis om kapacitetsstarka och effektiva bussystem i form av Bus Rapid Transit (BRT), som kan utgöra stommen i medelstora städernas kollektivtrafik, skapa tvärförbindelser i storstäder och utveckla den regionala trafiken i stråk där efterfrågan är stor. Med hjälp av elektrifiering och automation kan BRT-konceptet utvecklas ytterligare. För godstransporter kan det handla om automatiserade godsflöden mellan en hamn eller en terminal till en logistiknod.

Trafikverket kommer i första hand att använda redan etablerade samverkansplattformar som FFI, Drive Sweden, Closer, K2¹¹ med flera. Satsningar inom godstransporter och elektrifiering kopplas också mot pågående strategiska satsningar och demonstrationer som görs för elvägar.



Åtgärderna i planen möter aktuella samhällsutmaningar

De åtgärder som föreslås i planen ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, ge förbättrade möjligheter för individer och näringsliv och möta samhällets utmaningar. Regeringen pekade i direktivet ut sex prioriterade samhällsutmaningar:

- ställa om till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- investera för ett ökat bostadsbyggande
- förbättra förutsättningarna för näringslivet
- förstärka sysselsättningen i hela landet
- ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- skapa ett inkluderande samhälle.

Satsningar i infrastrukturen måste samspela med andra åtgärder både inom och utanför transportpolitiken för att utmaningarna ska kunna mötas. Trafikverket har tagit hänsyn till utmaningarna vid framtagandet av planen och redovisar vilka effekter infrastruktur-satsningar ger och kopplingen till de transportpolitiska målen

¹¹ FFI=Fordonsstrategisk forskning och innovation. Drive Sweden=Innovationsprogram för framtidens fordon. Closer=Nationell arena för transporteffektivitet. K2=Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

Omställningen till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

Riksdagen har antagit målet att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (utom flyg) med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. För att åstadkomma detta krävs en kombination av åtgärder och styrmedel som främjar energieffektivisering och elektrifiering samt en ökad andel biodrivmedel. Även samhällsplanering och infrastrukturinvesteringar krävs för att stimulera medborgare och näringsliv att använda mindre miljöbelastande trafikslag.

De viktigaste åtgärderna rör alltså fordon, bränslet och den samlade efterfrågan. Infrastrukturen i sig har en begränsad roll för omställningen, men är mycket viktig för att bibehålla tillgänglighet i ett klimatneutralt transportsystem. Förslagen till åtgärder i denna plan bidrar därför till klimatomställningen genom att i huvudsak enbart föreslå infrastrukturinvesteringar som passar in i ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen samt genom att bygga och underhålla infrastruktur med så liten klimatpåverkan som möjligt.

I ett transportsystem som har ställt om och nått klimatmålen kan trafiken med bil och lastbil antas ha minskat jämfört både med prognosen och volymen i dag. Därför genomförs känslighetsanalyser för varje större projekt, för att undersöka hur samhällsnyttan för projektet påverkas om trafiken skulle minska. Projekt vars lönsamhet kraftigt skulle sänkas om trafiken skulle minska, måste i så fall motiveras utifrån andra aspekter.

Trafikverket har i planförslaget inga nya förslag på större¹² investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer. Planförslaget innehåller ett fåtal namngivna investeringsprojekt som vid analyser har visat sig bli olönsamma vid en oförändrad eller minskad trafikmängd. Att dessa ändå prioriterats beror på att de exempelvis åtgärdar betydande brister i trafiksäkerhet på viktiga stråk.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Huvudsakligen är det tre typer av åtgärder som ger effekter på bostadsbyggandet. Den första typen är åtgärder som ökar tillgängligheten och förstör arbetsmarknadsregionen, vilket leder till att attraktiva bostäder kan byggas på nya platser. Den andra typen är åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög. Genom att till exempel flytta vägar, järnvägar och tillhörande anläggningar tillgängliggörs byggbar mark och bostäder kan byggas där. Den tredje typen är åtgärder som ger mer effektiva transporter i tätorter, till exempel åtgärder som möjliggör överflyttning av trafik till mer yteffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykling. Alla tre typerna av åtgärder har varit utgångspunkter i den föreslagna planen.

En del av förslagen i planen bidrar till att öka tillgängligheten så att det blir mer attraktivt att bosätta sig i lägen som tidigare inte varit lätta att pendla från. Förutom de järnvägssträckor som föreslås gäller det bland annat även utvecklingen av regional tågtrafik. Som förslag i den nationella planen finns ett flertal åtgärder som syftar till att öka möjligheten för människor att bo längre bort från sin arbetsplats. Den föreslagna åtgärd som, vid sidan om nya järnvägar, möjliggör byggande av flest bostäder är fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm. Förutom en kraftigt förbättrad kapacitet, möjliggör utbyggnaden även att nya stationer kan byggas i ett område med hög efterfrågan på nya bostäder. Uppsala och Knivsta kommun har båda omfattande planer på bostadsbyggnad vid dessa nya stationer. Uppskattningsvis handlar det om cirka 50 000 nya bostäder.

¹² Med större avses med en kostnad överstigande 1 miljard kronor

Planen syftar också till att minska transportsystemets negativa påverkan i städer, och genom detta möjliggöra förtätning av städerna. Det handlar till exempel om nya förbifarter eller genomfarter som avlastar trafiken genom centrala stadsdelar. Där det finns brist på byggbar mark i centrala lägen ger en flyttad vägsträckning effekter på bostadsbyggandet. En annan bidragande faktor är hur stark samordningen har varit mellan bebyggelseplanering och infrastrukturplanering. Ett exempel på åtgärd som bidrar till bostadsbyggandet genom att fysiskt freda byggbar mark är Tvärförbindelse Södertörn. Genom att förlägga vägen i tunnel genom Glömstadalen, där kommunen planerar för 6 000–7 000 bostäder, bidrar tunneln till att möjliggöra bostadsbyggande på den mark som frigörs.

Åtgärdsförslag i järnvägssystemet ska minska järnvägens markanspråk, och ge möjlighet till ett stort antal nya bostäder. Ombyggnaden av bangården på Luleå C är ett exempel som beräknas möjliggöra 1 200–1 500 bostäder. Andra åtgärder som bedöms generera ett stort antal bostäder är dubbelspår genom Varberg och dubbelspår Gävle–Kringlan som skulle kunna möjliggöra 5 200–5 700 respektive 6 000–8 000 bostäder.

I storstadsområdena har utvecklingen och effektiviseringen av transportsystemet som helhet stor betydelse för bostadsbyggandet. Transportsystemet behöver ha kapacitet för att ge acceptabla och förutsägbara restider. Hur effektivt systemet är beror bland annat på hur tät bebyggelsen är och hur bostäder och arbetsplatser ligger i förhållande till effektiv kollektivtrafik. Stora beslutade infrastrukturåtgärder har särskild betydelse eftersom de bidrar till att öka kapaciteten i transportsystemet kraftigt. Exempel på sådana åtgärder är Förbifart Stockholm, Citybanan, Mäljarbanan, tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm liksom åtgärderna i Västsvenska paketet i Göteborg.

Sverigeförhandlingens överenskommelser med kommuner i de tre storstadsregionerna om statlig medfinansiering av satsningar på kollektivtrafik och cykling ger också effekter på bostadsbyggandet. Sammantaget har kommunerna åtagit sig att bygga drygt 178 000 bostäder.



För att bostadsbyggande i den omfattningen som har bedömts och beskrivits i denna plan ska bli långsiktigt hållbart krävs ett nära samarbete mellan nationella, regionala och lokala aktörer i tidiga planeringsskedet. Då kan tätheten utnyttjas för att skapa konkurrenskraftig kollektivtrafik och närhet mellan målpunkter, samtidigt som hälsorisker och barriäreffekter undviks.

Förbättra förutsättningarna för näringslivet

De utrikes godstransporterna sker till cirka 70 procent (räknat i ton) med sjöfart. Inrikes-transporterna sker till cirka 90 procent med tunga lastbilar. Det inrikes godstransportarbetet förväntas enligt basprognosen¹³ öka med 74 procent från 2012 till 2040. Ökningen räknat i procent är ungefär densamma för de olika trafikslagen, men i absoluta tal ökar transporterna på väg och med sjöfart betydligt mer än järnvägstransporterna.

Den förväntade utvecklingen innebär en ökad belastning på infrastrukturen, med ett ökat underhållsbehov som följd. Efterfrågan på transporter på järnväg kommer inte att kunna tillfredsställas fullt ut på grund av begränsad kapacitet i infrastrukturen. För godstransporterna på väg är inte kapacitetsbegränsningarna lika påtagliga, åtminstone inte i större delen av nätet. Men den ökade efterfrågan av både person- och lastbilstransporter kommer att innebära en ökad trängsel där det redan i dag råder trängsel, och att nya flaskhalsar kan uppstå. För sjötransporter råder i stort sett inga kapacitetsproblem i farlederna, och det finns också en stor total hamnkapacitet. I några hamnar finns behov av djupare farleder, vilket möjliggör angöring av större fartyg. Drivkraften för att använda större fartyg är att uppnå skalfördelar.

Ökningen av anslagen för vidmakthållande gör det möjligt för Trafikverket att upprätthålla dagens funktionalitet i stora delar av väg- och järnvägsinfrastrukturen under planperioden, trots den ökning av trafiken som kan förväntas.

Planförslaget innehåller åtgärder för att höja bärigheten och säkra framkomligheten för tung trafik på vägnätet, i form av förstärkningsåtgärder på broar och vägar. En särskild satsning på ett vägnät med bärighetsklass 4 (BK4) ökar kostnadseffektiviteten för transporter av tungt gods. Planförslaget syftar till att upprätthålla en grundläggande standard även i det lågtrafikerade vägnätet, framför allt där vägen är enda alternativet. Planförslaget innehåller också bidrag till enskilda vägar som säkerställer att även de mest kapillära delarna av vägnätet fungerar.

Färdigställande av flera stora kapacitetshöjande infrastrukturprojekt som ingår i befintlig plan bidrar, främst på järnväg, till att ta hand om den förväntade ökningen av godstransporterna. En rad åtgärder som ökar kapaciteten kommer att slutföras, bland annat åtgärder väster om Väneren, dubbelspår på hela sträckan Hallsberg-Mjölby. Byggnation av Ostlänken och Lund-Hässleholm samt åtgärder längs Norrlandskusten påbörjas. I Skåne skapas förutsättningar för att hantera ökade godsflöden mot övriga Europa genom ökad kapacitet på både Södra stambanan, Godsstråket genom Skåne och Västkustbanan.

Utbyggnaden av Hamnbanan i Göteborg till partiellt dubbelspår och dubbelspåret över Marieholmsbron är av stor strategisk betydelse för näringslivet i hela Sverige, eftersom Göteborgs hamns järnvägspendlar försörjer stora delar av Sverige med gods. Den planerade utbyggnaden av järnvägsanslutningen till Gävle hamn, Sveriges tredje största containerterminal, är också viktig för industrin. Gävle hamn förser i dag också Arlanda med allt flygbränsle.

¹³ Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Dessa kallas Basprognoser.



Genom åtgärder som ökar möjligheterna att framföra längre och tyngre tåg skapas förutsättningar för att öka järnvägstransporterna ytterligare. Inom ramen för trimningsåtgärder finns förslag om att 1 200 miljoner kronor avsätts för näringslivsåtgärder på järnväg. Det ger näringslivet möjlighet att påverka prioriteringen, för att med kort varsel få till stånd åtgärder i järnvägsinfrastrukturen för ökad kapacitet och effektivitet.

När det gäller sjöfartstransporter syftar flera av åtgärderna till att kunna trafikera med större fartyg än vad som i dag är möjligt. Överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart begränsas inte i första hand av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att ta sjövägen, bland annat på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjö ska ske krävs åtgärder som ligger utanför den nationella planen, till exempel styrmedel som så kallad eco-bonus.

En stor del av de kraftigt ökade järnvägs- och sjötransporterna kommer att utgöras av nya transporter och det kan därför diskuteras om de är ett resultat av överflyttning. Man kan dock förmoda att om det inte funnits möjlighet att genomföra dessa tillkommande transporter på järnväg eller till sjöss, så skulle de ha transporterats med lastbil. För att åstadkomma överflyttningar utöver detta krävs, förutom ytterligare investeringar, också styrmedel, teknik- och affärsutveckling.

Förstärka sysselsättningen i hela landet

Utveckling av infrastrukturen skapar förutsättningar för ökad sysselsättning både direkt inom berörda bygg- och transportbranscher, och indirekt genom att förändring av transportinfrastruktur påverkar samhället genom förbättrade möjligheter för resor och transporter. De direkta effekterna i bygg- och transportbranschen uppstår dels under byggtiden på kort sikt, dels på längre sikt då transportsystemet kommer kräva mer underhållsåtgärder och reinvesteringar.

Uppskattningsvis kommer åtgärderna i planförslaget att ge cirka 235 000 direkta årsarbeten för perioden 2018–2029. Underlagen som använts för schablonberäkningarna är

dock gamla och behöver uppdateras, inte minst för att beakta den kraftiga kostnadsökning inom anläggningsbranschen som skett de senaste åren. Åtgärderna i nationell plan kommer också att ha sysselsättningseffekter utanför de direkt berörda bygg- och transportbranscherna. Om sysselsättningen och därmed inkomsterna ökar i en del av ekonomin kommer detta i sin tur leda till en generellt ökad efterfrågan på varor och tjänster i hela ekonomin, vilket i sin tur kan ge effekter på sysselsättning utanför den bransch där den primära effekten uppstod.

På längre sikt, när åtgärderna är genomförda, kan ny eller bättre fungerande infrastruktur ha effekter på sysselsättningen och ekonomin som helhet. Sådana effekter uppstår när åtgärder i planen bidrar till sänkta res- och transportkostnader som därmed förbättrar tillgängligheten till jobb och arbetskraft i hela landet.



Behovet av gränsöverskridande resor kopplat till sysselsättning har beaktats i flera delar av planförslaget. Bland annat har ett antal åtgärdsvalsstudier genomförts för att studera transportrelationer till våra grannländer, exempelvis Oslo–Göteborg (2016), Stockholm–Oslo (2017 pågår), Mittstråket (Sundsvall–Östersund–Trondheim 2014) samt resande och transporter över Öresund (2017). Studierna visar att positiva effekter på sysselsättningen kan uppnås.

Ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

Rätt nyttjad kan digitaliseringen bidra till en effektiv och långsiktigt hållbar tillgänglighet. Det gäller för utvecklingen av respektive trafikslag, men också i hög grad för utveckling av samverkan mellan trafikslagen. Ökad tillgång till data i olika former innebär nya möjligheter att få en gemensam bild av nuläge, behov, brister och lösningsförslag som höjer förmågan att planera, vidmakthålla, bygga och trafikleda transportsystemet utifrån en balans mellan miljöhänsyn, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Åtgärdsförslagen utgår från Trafikverkets målsättning att använda digitaliseringens möjligheter som en naturlig del i verksamheten, för att skapa kundnytta, effektivitet och ett hållbart transportsystem. Trafikverket kan inte på egen hand skapa alla de positiva effekter som en digitalisering av transportsystemet kan ge. För att verkligen uppnå effekter krävs samverkan med såväl offentliga som kommersiella aktörer.



En av möjligheterna med digitalisering är att i hög grad automatisera affärs- och logistikflödena av godstransporter. Nya tjänster möjliggör kombinationer av effektiva och attraktiva reskedjor från dörr till dörr med olika transportsätt och förbättrad trafikinformation. Under planperioden ska tjänster för att enkelt och smidigt kunna kombinera färdssätt ha utvecklats utifrån såväl kund- som samhällsperspektiv. Logistik-tjänster som ökar godstransporternas effektivitet, med bland annat ökad fyllnadsgrad och färre tomtransporter, ska etableras.

Med digital tillgänglighet menas åtkomst till varor, tjänster, service, arbetsplats och samhällsfunktioner via digitala verktyg och utan fysiska transporter. Till området räknas även möjligheterna att samverka och mötas digitalt (resfritt), vilket berör både medborgare, myndigheter och företag. Den digitala tillgängligheten bygger på en robust infrastruktur, i första hand bestående av ett väl fungerande fibernät. Trafikverket bidrar till att skapa nya förutsättningar för den offentliga sektorn att ge bättre service till lägre kostnad och samtidigt förenkla kontakten med myndigheten, oberoende av geografisk närhet. Målsättningen under planperioden är att skapa förutsättningar för tjänsten "Digitalt först" där medborgare och företag utför sina ärenden genom digitala lösningar.

Under planperioden ska väginfrastrukturen utrustas för kommunikation med fordon enligt etablerad standard, där till exempel delsträckor i det statliga vägnätet är anpassade för självkörande fordon. Ett systemstöd och nya arbetssätt etableras för att skapa förutsättningar för en fungerande hantering av information om väg-, järnväg- och it-infrastruktur (ANDA). Signalsystemet ERTMS ska ha implementerats på större delen av järnvägsnätet och utvecklats i modernare versioner som medger körning av tåg med kortare mellanrum, vilket ger en ökad kapacitet på järnvägen.

Ett av utvecklingsmålen för sjöfart är att farledsutformningen ska anpassas för att ta tillvara de möjligheter som uppkopplade och automatiserade fartyg ger. En ny internationell standard är under utveckling. Den gör att det blir möjligt att visa en standardiserad djupdatamodell i 3D över havsbotten i farlederna.

Digitalisering och automation öppnar också upp för en bättre och säkrare planering och genomförande av flygtrafiken i luftrummet kring högtrafikerade flygplatser. Det öppnar också upp för fjärrstyrning av trafikledning och andra funktioner, till exempel incheckning och säkerhetskontroller, på flygplatser med ringa trafik. Ett utvecklingsmål

för luftfart är att affärsmodeller och implementeringsplaner för digitalisering och automation av regionala flygplatser ska etableras både för de enskilda flygplatserna och för hela luftfartssystemet.

För att främja utvecklingen av ett modernt transportsystem ska Trafikverket möjliggöra utbyte av trafikinformation mellan alla involverade aktörer. Målsättningen är att under planperioden se till att trafikinformationstjänster som omfattar alla trafikslag finns tillgängliga. För att främja datautbyte mellan myndigheter och marknadens aktörer behöver det skapas öppna och tillgängliga plattformar som hanterar data om infrastrukturen såväl som data om uppkopplade fordon.

Teknikutvecklingen ger möjlighet till mer automatiserad datafångst och informations-spridning. Informationen blir en allt viktigare resurs, som ska kunna användas effektivt samtidigt som kraven på säkerhet, offentlighet och bevarande beaktas. Digitaliserade system måste vara säkra och skyddade från otillbörliga åtkomster av information och funktion. Risk- och sårbarhetsanalyser av systemen samt utveckling av skyddsmekanismer, inklusive processer och rutiner, ökar i betydelse i takt med att digitaliseringen fortskrider. Därför är området it-säkerhet avgörande för transportsystemets möjlighet att ta del av digitaliseringens potentiella nyttor. Trafikverket bedriver idag ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter. Trafikverket omfattas också sedan den 1 april 2016 av kravet på obligatorisk it-incidentrapportering.

Den föreslagna säkerhetsskyddslagen kommer att ställa krav på Trafikverket. Det innebär en utmaning eftersom det samtidigt ställs krav på att tillgängliggöra data för att främja digitaliseringen av transportsystemet. Det blir därför mycket viktigt att hitta en balans mellan att tillgängliggöra och att skydda data vad gäller konfidentialitet, tillgänglighet och riktighet. Det kommer att medföra kostnader och innebära utmaningar för användarvänligheten.

Förändringar i dataskyddsförordningen innebär en förstärkning av enskildas rättigheter och tydligare skyldigheter för de som behandlar personuppgifter. En viktig fråga är att systematiskt och kontinuerligt definiera vilka personuppgifter som hanteras i Trafikverket. Sammantaget måste hänsyn tas till detta vid all informationshantering som kan tänkas vara en personuppgift – oavsett om det avser befintliga register, öppna data eller insamling av stora datamängder.

Ett inkluderande samhälle

Alla ska ha tillgång till transportsystemet och infrastrukturen ska bidra till ett samhälle där alla har rätt till tillgänglighet värnas. Det innebär att infrastrukturen behöver fungera för människor med olika förutsättningar och i hela landet. Regeringen har ställt sig bakom FN:s globala mål för ett hållbart samhälle, Agenda 2030, som bland annat betonar omsorg av utsatta grupper tillgänglighet.

Enligt genomförande av funktionshinderpolitiken ska stationer och busshållplatser i ett nationellt prioriterat nät för kollektivtrafik vara tillgänglighetsanpassade år 2021. Planförslaget innebär att återstående stationer och hållplatser, liksom rastplatser, också åtgärdas. Åtgärderna innebär ett mer lättanvänt och tydligt transportsystem för samtliga resenärer, oavsett ålder eller eventuell funktionsnedsättning. Även om prioriteringarna i förslaget har en positiv effekt, krävs nära samverkan med övriga ansvariga parter för att hela reskedjor ska bli användbara för alla.



Satsningar på kollektivtrafik, cykel och gång har stor betydelse för att alla ska kunna använda transportsystemet, oavsett funktionsnivå, kön, ålder eller ekonomi. Att upprätthålla tillgänglighet utan krav på tillgång till egen bil, har stor betydelse för social inkludering. Åtgärder för ökad trygghet är också generellt sett positiva ur ett socialt perspektiv. I planförslaget handlar sådana åtgärder till exempel om mötesseparering, stängsling av järnväg eller satsningar på bytespunkterna i kollektivtrafiken. Sådana åtgärder har också viss betydelse för integrationen av nyanlända men troligen är andra transportåtgärder, såsom till exempel svenskt körkort, av större betydelse än investeringsåtgärder.

Förslagen i planen innebär bättre möjligheter att välja kollektivtrafik i stora delar av landet. Effekten är tydligast i de delar där kollektivtrafiken redan är relativt väl utbyggd. De åtgärder som föreslås är inriktade på mindre och effektiva åtgärder i befintliga system, till exempel kollektivtrafikkörfält, nya och förbättrade busshållplatser och plattformar och åtgärder för att prioritera kollektivtrafik i korsningar och signaler. En förlängning av stadsmiljöavtalen under hela planperioden, liksom åtgärder som ingår i storstadsförhandlingarna, ger också nya möjligheter och förutsättningar att verka för hållbara stadsmiljöer genom åtgärder för kollektivtrafik och cykel.

Generellt bedöms planen bidra till ökad tillgänglighet för befolkningen i stort, men föreslagna åtgärder kan samtidigt upprätthålla eller förstärka skillnader mellan befolkningsstarka regioner med tillväxt och områden i landsbygder med minskande befolkningsunderlag. Även ur ett jämställdhetsperspektiv bidrar planen positivt genom att generellt öka möjligheterna att tillgodose efterfrågan på resor med olika färdmedel.

Forskning och innovation inom området Ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad prioriteras under planperioden. Stora satsningar har sedan tidigare gjorts på forskning och innovation i urbana miljöer. Planförslaget omfattar också forskning om landsbygdens transporter. När det gäller social hållbarhet är forskning som sätter människan i centrum för planeringen och trycker på vikten av att beakta befolkningens hela mångfald i fokus. Potentialen att ta tillvara digitaliseringens möjligheter stärks också genom satsningen på forskning och innovation om ett jämställt och inkluderande transportsystem för land och stad.





TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Informationen i bilagan sorterat på typ av verksamhet och län och innehåller:

Planerad byggstart:

För större investeringar i nationell plan anges planerade byggstart. Det anges även om objektet är pågående eller öppet för trafik.

Trafikslag:

Trafikslag är en indelning av transportsystemet utifrån vilken sorts trafik som transportsystemet ska hantera.

Län:

Geografiskt avgränsat område för statlig förvaltning.

Järnvägsstråk/Vägnummer:

Beskriver vilken järnvägsstråk och vägnummer som omfattas av investeringen.

Objekt:

Namn given investeringsåtgärd eller grupp av åtgärder (t.ex. trimningsåtgärder).

Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK	NNV
				Osäkerhet	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
2018-2029	Total	2018-2029	Total	STD AVV (+/- %)				

Kostnad Nationell plan:

Statliga medel inom utvecklingsram för nationell plan.

Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utanför planeringsram:

I total objektkostnad ingår även tillkommande finansieringar så som sam- och medfinansieringar, trängselskatt och avgifter. I total objektkostnad kan även ingå kostnader för annan parts anläggning när Trafikverket och annan part samverkar för att lösa ett identifierat behov gemensam.

Osäkerhets intervall:

För respektive objekt redovisas även bedömd osäkerhets intervall, där standard avvikelse (+/- %) på total objektkostnad avgör vilken spann mellan min (15 %) och max (85 %) på total objektkostnad kan finnas.

NNK:

Nettonuvärdeskvot (NNK) är ett mått som beskriver lönsamhet av en åtgärd där den bedömda nyttan ställs i relation till kostnad.

NNV:

Nettonuvärde (NNV) används för att fastställa en investerings lönsamhet och är differensen mellan nuvärde och investeringskostnad.

Mer ingående beskrivningar av objekten återfinns i [underlagsrapporten "Namngivna investeringar 2018-2029"](#).

I denna rapport går det bland annat att finna information avseende objektens syfte, prioriteringsgrund, effekter för bostadsbyggandet, kostnadsuppgifter och planeringsstatus. I rapporten återfinns även en kortare sammanfattning av objektens bidrag till de transportpolitiska målet, som ska ses som ett komplement till de beräkningsbara nyttorna som återfinns i denna tabellbilaga.

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK	NNV
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
Vidmakthållande					289 000	289 000	316 400	316 400					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande väg	119 900	119 900	119 900	119 900					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande reinvesteringar väg (>50 mnkr)	12 200	12 200	12 200	12 200					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande bärighet	16 300	16 300	16 300	16 300					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Statlig medfinansiering av enskilda vägar	13 400	13 400	13 400	13 400					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande järnväg	75 200	75 200	102 600	102 600					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande reinvesteringar järnväg (>200 mnkr)	48 600	48 600	48 600	48 600					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Forskning och innovation inom vidmakthållande	3 400	3 400	3 400	3 400					
Övrig verksamhet					56 060	56 060	56 072	56 072					
Väg	Hela Landet	Hela landet		Räntor och amortering för investering, väg	3 908	3 908	3 908	3 908					
Järnväg	Hela Landet	Hela landet		Ränta, Avskrivning och Hyra, järnväg	26 832	26 832	26 832	26 832					
Järnväg	Hela Landet	Hela landet		Bidrag till inlandsbanan & Öresundskonsortiet	5 510	5 510	5 510	5 510					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Planering och stöd	14 220	14 220	14 232	14 232					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Forskning och innovation utveckling	4 600	4 600	4 600	4 600					
Luffart	Hela Landet	Hela landet		Driftbidrag lcke statlig flygplatser	990	990	990	990					
Övriga investeringar					48 000	48 000	49 694	49 694					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Kollektivtrafiksatsning (Stadsmjöbavtal)	12 000	12 000	12 000	12 000					
varav övriga investeringar (<100 mnkr)					36 000	36 000	37 694	37 694					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Trimning / tillgänglighetsåtgärder	15 600	15 600	17 294	17 294					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Säkerhetsåtgärder	10 400	10 400	10 400	10 400					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Miljöåtgärder	10 000	10 000	10 000	10 000					
Investeringar i regional plan					36 638	37 884	43 664	44 910					
Alla	Hela Landet	Hela landet		Regionala planer övriga	34 908	34 908	41 934	41 934					
Alla	Skåne			Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX- och EL-bussar), samfinans	254	283	254	283					
Alla	Skåne			Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2, samfinans	51	51	51	51					
Alla	Stockholm	Stockholm		Ålvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, samfinans	203	694	203	694					
Alla	Stockholm			Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik, samfinans	844	897	844	897					
Alla	Stockholm	Stockholm		Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer, samfinans		245		245					
Alla	Stockholm			Stockholm riskavsättning storstadspaket, samfinans	162	340	162	340					
Alla	Västra Götaland			Göteborg, Spårväg Norra Älvsstrand, centrala delen, samfinans	123	327	123	327					
Alla	Västra Götaland			Göteborg, Linbanan Centrum, samfinans		46		46					
Alla	Västra Götaland			Göteborg, Citybuss Backastråket, samfinans	34	34	34	34					
Alla	Västra Götaland			Göteborg, Citybuss Norra Älvsstrand (västra delen), samfinans	59	59	59	59					
Större investeringar i nationell plan (>100 mnkr)					192 802	376 704	266 296	500 250					
Öppet för trafik	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Avslutade järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	186	30 633	186	30 867					
Öppet för trafik	Väg	Hela Landet	Hela landet	Avslutade vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	35	10 888	35	11 185					
Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS utveckling	644	2 937	644	2 950					
2024-2029	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, resterande banor exkl. Inlandsbanan	162	9 278	162	9 278	23%	7 144	11 412		
2024-2029	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, övrigt stornät	3 163	5 745	3 163	5 745	21%	4 553	6 937		
Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg	600	945	600	945					
2024-2029	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Införande av FRMCS	324	324	324	324	30%	227	421		

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK	NNV
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Kraftförsörjning	4 928	6 680	4 928	6 680					
2024-2029	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	143	143	143	143	30%	100	186	1,14	215
2024-2029	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg	1 697	2 333	1 697	2 333	30%	1 633	3 033	1,06	3 362
Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Nationellt tågledningsystem	978	1 770	978	1 770					
2021-2023	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. vägklassifiering	2 087	2 090	2 087	2 090					
2021-2023	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, ScanMed etapp 1 inkl. Katrineholm-Åby (Korridor B)	5 869	6 188	5 869	6 188	13%	5 361	7 016		
2024-2029	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, ScanMed etapp 2 [Trelleborg - Malmö - Göteborg - Kornsjö]	3 184	3 184	3 184	3 184	25%	2 388	3 980		
2021-2023	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Teletransmissionsanläggning	945	1 885	945	1 885	30%	1 319	2 450		
2024-2029	Järnväg	Blekinge	Blekingekustbanan	Blekinge kustbana, Mötespår och hastighetshöjning (Flapp1)	52	52	103	103	30%	72	134	0,03	-5
2021-2023	Väg	Blekinge	E22	E22 Lösen - Jämjö	664	685	664	685	13%	597	772	1,17	1 091
2024-2029	Väg	Blekinge	E22	E22 Ronneby Ö - Nälraby	704	704	704	704	30%	492	915	1,67	1 591
2024-2029	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	112	112	112	112	30%	79	146	-0,03	-4
Öppet för trafik	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Falun, resecentrum		139		195					
2021-2023	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	131	131	131	131	30%	92	171	1,23	212
Pågående	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	219	296	219	319					
2024-2029	Väg	Dalarna	E16	E16 Borlänge Djurås	383	400	383	410	16%	346	474	0,11	59
Pågående	Väg	Dalarna	E16	E16 Dala-Järna-Vansbro	157	189	157	189	14%	162	217		
2021-2023	Väg	Dalarna	E45	E45 Vattnäs-Trunna	220	228	220	228	16%	192	264	0,75	229
2018-2020	Väg	Dalarna	F45/Rv70	F45/Rv70 genom Mora steg 1-3	98	108	161	172	14%	148	197	0,45	105
Pågående	Väg	Dalarna	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen	139	173	185	220	12%	194	245	1,54	-466
Pågående	Väg	Dalarna	Rv 70	Rv 70 Smedjebacksvägen - Gyllehemsvägen	52	108	53	109	21%	86	131		
Pågående	Väg	Dalarna	Rv 70	RV 70 Trafikplats Smedjebacksvägen	61	130	62	131	21%	103	158		
Pågående	Luffart	Dalarna		Sälens flygplats, statligt investeringsbidrag till landningsbana	99	250	99	250					
2021-2023	Väg	Gävleborg	E4	F4 Kongberget Gnarp	923	965	923	965	24%	735	1 195	0,73	983
Pågående	Järnväg	Gävleborg	Kilafors-Söderhamn	Söderhamn-Kilafors, ökad kapacitet. STAX 25 och lastprofil C	102	879	102	879					
Pågående	Järnväg	Gävleborg	Norra stambanan	Kilafors-Holmsveden, kapacitetsåtgärder	110	402	110	402					
Pågående	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanlutning	229	255	229	316	14%	271	360		
2024-2029	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning	1 924	5 027	1 924	5 027	15%	4 249	5 805	0,64	-4 410
2024-2029	Väg	Gävleborg	Rv 56	Väg 56 Hedesunda Valbo/Gävle, Rata linjen	710	727	710	727	17%	606	848	0,22	217
2018-2020	Järnväg	Gävleborg/Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	793	857	793	857	30%	600	1 115	3,05	3 619
2024-2029	Järnväg	Gävleborg/Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	112	112	112	112	30%	78	145	0,20	30
2024-2029	Järnväg	Halland	Västkustbanan	Halmstad C/bangård	207	207	345	345	30%	241	448	1,34	616
2018-2020	Järnväg	Halland	Västkustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	4 065	4 178	4 734	5 003	15%	4 252	5 753	0,13	-947
Pågående	Väg	Halland Skåne	Cykelled	Kattegattleden	17	61	35	177					
2021-2023	Väg	Jämtland	E14	E14 Lockne - Optand/Förbi Brunflo	448	466	448	466	23%	357	575		
2024-2029	Väg	Jämtland	E45	E45 Rengsjon-Alvros	187	199	187	199	31%	137	260	2,99	809
2024-2029	Väg	Jönköping	E4	E4 Genom Jönköping, additionskörfält	164	164	164	164	30%	115	214		-223
2024-2029	Väg	Jönköping	F4	E4 Trpl Ljungarum, genomgående körfält	491	491	491	491	30%	344	639	1,67	1 115
2024-2029	Järnväg	Jönköping	Jonköping gbg - Vaggeryd	Värnamo - Jönköping/Nässjö elektrifiering o höjd hast	983	983	1 483	1 483	30%	1 038	1 928	1,89	3 806

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK	NNV
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
2018-2020	Jämväg	Jönköping	Jönköpingsbanan	Falköping-Sandhem-Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet	266	290	266	290	6%	271	308	2,74	1 047
2024-2029	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Hedenorp - Månseryd	144	144	144	144	30%	101	188	1,23	237
2024-2029	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	171	171	171	171	30%	119	222	2,05	475
Pågående	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Månseryd-Multsjo	268	468	268	468	15%	398	537		
2024-2029	Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö	170	179	170	179	13%	155	203	1,39	337
2021-2023	Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 Nässjö-Eksjö	291	316	291	316	13%	275	356	2,06	884
2024-2029	Väg	Kalmar	E22	E22 Förbi Bergkvara	279	279	279	279	30%	195	362	0,54	204
2024-2029	Väg	Kalmar	E22	E22 Gladhammar-Verkeback	209	215	209	215	19%	174	255	0,46	134
Öppet för trafik	Väg	Kalmar	E22	E22 Rinkabyholm	40	375	40	375	2%	367	382		
Öppet för trafik	Jämväg	Kalmar Blekinge	Kust till kustbanan	Emmaboda Karlskrona/Kalmar, fjärblockering samt spårupprustning och hastighetsanpassning till 160 km/h	34	1 056	34	1 095					
2018-2020	Väg	Kronoberg	E4	F4 I Jungby- Toftanäs	927	996	927	996	19%	805	1 187		
Öppet för trafik	Jämväg	Kronoberg	Kust till kustbanan	Alvesta resecenter, Örsjö mötesstation, Äryd mötesstation och Växjö bangårdsombyggnad	32	188	32	447					
Pågående	Jämväg	Kronoberg	Kust till kustbanan	Skrub, mötesstation	47	86	68	117	5%	111	124		
2018-2020	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Boasjön - Annerstad	109	117	109	118	7%	110	126	0,56	89
2018-2020	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	180	183	180	190	8%	175	206	0,74	193
2021-2023	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Osterleden i Växjö	190	212	270	292	7%	273	312	0,93	369
2024-2029	Jämväg	Kronoberg	Södra Stambanan	Alvesta, triangelspår	134	134	134	134	30%	93	174	0,15	25
Pågående	Väg	Norrbottnen	F10	F10 Kiruna inklusive Lv 870	1	3	345	592					
2018-2020	Väg	Norrbottnen	L10	F10, Avvakko-Lappeasundet	407	435	407	435	7%	404	466	-0,53	-316
2018-2020	Väg	Norrbottnen	L10	F10, Morjärv - Svartbyn	390	407	390	407	8%	374	440	-0,18	-99
2018-2020	Väg	Norrbottnen	F4	E4 Salmis - Haparanda	135	163	135	163	9%	149	178	0,12	27
Öppet för trafik	Väg	Norrbottnen	F4	E4 Tore Kalix	25	188	25	204					
Pågående	Jämväg	Norrbottnen	Malmabanan	Luleå Riksgränsen (Narvik), införande av ERTMS	2 578	2 704	2 578	2 704	10%	2 434	2 975		
2024-2029	Jämväg	Norrbottnen	Malmabanan	Malmabanan Nattavaara bangårdsförlängning	183	183	183	183	5%	173	192	0,04	10
2024-2029	Jämväg	Norrbottnen	Malmabanan	Malmabanan Sikträsk bangårdsförlängning	112	112	112	112	6%	105	118	0,35	52
Pågående	Jämväg	Norrbottnen	Malmabanan	Malmabanan, bangårdsförlängningar m.m.	287	994	287	1 001					
2021-2023	Jämväg	Norrbottnen	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	233	233	263	263	12%	231	295	0,36	126
2021-2023	Jämväg	Norrbottnen	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	326	326	326	326	11%	290	362	0,99	431
2024-2029	Sjöfart	Norrbottnen		Luleå hamn kapacitetsåtgärd färled	1 255	1 269	3 231	3 245	10%	2 932	3 558	1,26	4 916
2024-2029	Jämväg	Skåne		Hässleholm-Lund, höghastighetsbana	2 000		2 000		30%				
2021-2023	Väg	Skåne	L22	E22 Fjälkinge-Gualöv	382	406	382	406	10%	366	447	1,87	1 062
Pågående	Väg	Skåne	E22	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd Va - Sataröd Va och förbi Linderöd	801	1 155	822	1 176	15%	1 000	1 351		
2018-2020	Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Ideon	181	190	226	238	13%	206	270	1,93	623
2021-2023	Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Lund S	246	261	246	261	13%	226	295	0,69	242
Pågående	Väg	Skåne	E6	E6 Trafikplats Flädie (Lund-Flädie)		45	12	167	12%	148	187		
2021-2023	Väg	Skåne	E65	E65 Svedala-Böringe	360	377	360	377	13%	329	424	1,75	899
Öppet för trafik	Jämväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	Malmö Fosieby-Trelleborg, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation mm	284	383	284	608					
Pågående	Jämväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan	Astorp-Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan	246	695	442	999	9%	910	1 088		
2018-2020	Jämväg	Skåne	Kontinentalbanan	Kontinentalbanan, miljöskademat	76	87	368	413	22%	322	505		557
2018-2020	Jämväg	Skåne	Kontinentalbanan	Kontinentalbanan, persontrafikpassning			189	189	30%	133	246	-2,38	-601
2024-2029	Jämväg	Skåne	Skånebanan	Hässleholm Helsingborg, förlängd mötespår och höjd hastighet	256	256	256	256	30%	179	333	0,56	192
Pågående	Jämväg	Skåne	Skånebanan	Kapacitetsåtgärder i Skåne	454	669	561	813					

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK	NNV
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
Pågående	Jämväg	Skåne	Skånebanan	Åstorp-Hässleholm, 160 km/tim	14	78	14	78	7%	73	84		
Pågående	Jämväg	Skåne	Södra Stambanan	Flackarp-Arlöv, utbyggnad till fierspår	3 221	3 926	3 573	4 279	13%	3 738	4 820	0,36	2 174
2021-2023	Jämväg	Skåne	Södra Stambanan	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspar ⁽²⁾	1 071	1 110	1 108	1 152	18%	949	1 354		
2024-2029	Jämväg	Skåne	Södra Stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	133	133	133	133	30%	93	173	0,60	104
2024-2029	Jämväg	Skåne	Väst kustbanan	Maria - Helsingborg C, dubbelspår	1 350	3 785	1 350	3 785	30%	2 649	4 920	-0,75	-3 852
Öppet för trafik	Jämväg	Skåne	Väst kustbanan	Tunneln genom Hallandsås	27	11 684	27	11 684					
2021-2023	Jämväg	Skåne	Väst kustbanan	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg)	1 964	1 997	2 376	2 497	14%	2 159	2 835	-0,02	-74
Öppet för trafik	Jämväg	Skåne	Ystadsbanan	Malmö-Ystad, mötesstationer	3	64	6	120					
Pågående	Väg	Skåne		Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	160	196	160	206					
Öppet för trafik	Jämväg	Skåne Kronoberg	Södra stambanan, Kust till kustbanan, Skånebanan, Blekinge kustbana, Markaryd banan	Pågatåg Nordost	342	432	342	736					
2018-2020	Väg	Stockholm	E18	E18 Danderyd-Aminge	298	329	298	329	9%	301	357	5,57	2 450
2021-2023	Väg	Stockholm	E18	E18 Frescati - Bergshamra-Stocksundsbron, förbättrat kapacitet och säkerhet	124	204	124	204	14%	175	233	-0,48	-136
Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E18	E18 Hjulsta - Kista		2 690		3 580					
Pågående	Väg	Stockholm	E18	E18 Norrtälje Kapellskär	40	196	62	278	19%	226	330		
2018-2020	Väg	Stockholm	E18	E18 Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	71	99	251	300	10%	269	330	-	-402
Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E18	E18 Trafikplats Kockbacka		33	31	145	12%	128	163		
Pågående	Väg	Stockholm	E18	E18 Trafikplatser Roslags Näsby och Viggbyholm	82	194	96	370					
Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E20	E20 Norra Länken	175	7 849	175	8 861					
Pågående	Väg	Stockholm	E4	E4 Förbifart Stockholm	2 357	6 508	26 498	34 398					
Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E4	E4 Tomtebodavägen södra	30	679	62	3 227					
2018-2020	Väg	Stockholm	E4	E4/E20 Essingeleden-Södra Länken	241	265	241	265	33%	177	354	0,24	86
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E18	E4, Trafikplatser Glädjen och Arlanda, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	526	526	526	526	30%	368	684	1,09	777
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	599	599	599	599	30%	419	779	5,29	4 298
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E20 Hallunda-Vårby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	710	721	710	721	30%	505	937	5,91	5 786
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	410	410	410	410	30%	287	532	7,81	4 194
2024-2029	Väg	Stockholm	E4/E20	E4/E20 Tomtebodavägen, ITS	118	118	257	257	30%	180	334	1,25	420
2021-2023	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	4 764	9 791	4 764	10 283	13%	8 986	11 579	0,43	6 231
Pågående	Jämväg	Stockholm	Mälardalen	Tomtebodavägen-Kallhäll, ökad kapacitet	10 466	16 722	10 938	17 500	7%	16 328	18 672		
Öppet för trafik	Jämväg	Stockholm	Ostkustbanan	Rosersberg, anslutning kombiterminal	88	178	88	460					
2024-2029	Jämväg	Stockholm	Stockholm	Barkarby bytestpunkt med anslutning till tunnelbana	236	236	509	509	30%	356	662	-	-679
Öppet för trafik	Jämväg	Stockholm	Stockholm	Flemingsberg, ytterligare plattformsspår, spår 0	131	567	131	574					
Pågående	Jämväg	Stockholm	Stockholm	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	3 942	4 231	8 650	13 722					
2024-2029	Jämväg	Stockholm	Stockholm	Märsta station kapacitets- och tillgänglighetsbrister, bangårdssombyggnad	633	633	737	737	30%	516	958	-	-981
2024-2029	Väg	Stockholm	Stockholm	Regionalt cykelstråk, Täbystråket, delen Frescati-Mörby C	108	124	108	124	30%	87	161	0,28	46

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK	NNV
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
2021-2023	Väg	Stockholm	Stockholm	Regionalt cykelstråk, Märstastråket, Norrtull- Kista	289	289	289	316	21%	250	383	-0,37	-161
2018-2020	Jämväg	Stockholm	Stockholm	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	1 349	1 349	1 349	1 349	30%	944	1 753	-	-1 830
2024-2029	Jämväg	Stockholm	Stockholm	Årstaberget-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	132	132	132	132	30%	92	171	6,01	1 036
Öppet för trafik	Jämväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg	Älvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	329	689	329	2 716					
Öppet för trafik	Jämväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg	Citybanan	4	12 557	4	20 365					
2021-2023	Jämväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg	Hagalund, bangårdsombyggnad	470	523	470	523	30%	366	679	-	-697
Pågående	Jämväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	405	423	405	3 397					
Pågående	Jämväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg	Stockholm C-Sörentorp, ökad kapacitet	49	225	49	225					
Pågående	Jämväg	Stockholm	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal/Sundbyberg	Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	406	406	819	819					
2021-2023	Jämväg	Stockholm	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg-Jäma, upprustning tunnlar	141	141	141	141	5%	134	149	-	-188
2024-2029	Väg	Stockholm		Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk	120	120	120	120	30%	84	156	-	-160
2024-2029	Sjöfart	Stockholm		Farled Södertälje-Landsort	130	133	130	156	30%	109	202	1,90	385
Pågående	Sjöfart	Södermanland	Hela landet	Södertälje Sluss, Mälaren	792	1 488	1 101	1 894					
2021-2023	Väg	Södermanland	Rv 56	Rv 56 Katrineholm - Bie	152	153	152	161	15%	137	185	1,44	311
2021-2023	Väg	Södermanland	Rv 56	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	397	412	397	412	11%	366	458	0,96	541
Pågående	Jämväg	Södermanland	Svealandsbanan	Strängnäs-Härad, dubbelspår	39	1 705	65	1 775					
2024-2029	Jämväg	Södermanland	Västra stambanan	Högsjö västra, förbigångsspår	183	183	183	183	30%	128	238	9,36	2 282
2024-2029	Jämväg	Södermanland	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår	221	221	221	221	30%	155	288	-0,32	-93
2024-2029	Jämväg	Uppsala	Dalabanan	Heby Mötespår	114	114	114	114	30%	80	148	-0,66	-96
Öppet för trafik	Jämväg	Uppsala	Ostkustbanan	Gamla Uppsala, dubbelspår (Svartbäcken-Samnan)	5	1 183	5	1 183					
2024-2029	Jämväg	Uppsala	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala - länsgränsen Uppsala/Stockholm)	2 366	6 833	2 366	6 833	30%	4 783	8 883	0,32	3 063
2024-2029	Jämväg	Uppsala	Ostkustbanan	Uppsala, Plankorsningar	217	275	331	388	19%	313	464	-0,42	-218
2024-2029	Väg	Uppsala	Rv 56	Rv 56 Sala - Heby 2+1	126	126	126	126	30%	88	163	1,12	188
Öppet för trafik	Väg	Uppsala	Rv 56	Rv 56 Stångtorpet-Tämsjö	1	323	1	323					
Pågående	Väg	Uppsala	Rv 70	Rv 70 Enköping-Simtuna	92	231	92	231					
Öppet för trafik	Väg	Värmland	E18	E18 väster Karlstad (Björkåsmotet - trafikplats Skulberget)	52	325	52	352	10%	317	387		
2024-2029	Väg	Värmland	E45	E45 Säffle - Valnäs	326	326	326	326	30%	228	424	1,23	543
2021-2023	Jämväg	Värmland	Värmlandsbanan	Laxå - Arvika, ökad kapacitet	474	492	498	516	30%	361	671	-0,66	-448
Pågående	Jämväg	Värmland Västra Götaland	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Kil - Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder	134	300	134	300					
Öppet för trafik	Jämväg	Värmland Örebro	Bergslagsbanan	Stäldalen-Kil, fjärrblockering, mötesstationer, hastighetsanpassning, kraftförsörjning, spårbyte, STAX 25	5	1 212	5	1 212					
Pågående	Jämväg	Värmland Örebro	Värmlandsbanan	Kil-Laxå, mötesstationer	159	289	166	296	5%	281	310		
2024-2029	Väg	Västerbotten	E4	E4 Broånge-Daglösten mötesseparering	181	187	181	191	30%	134	249	0,58	151
2024-2029	Väg	Västerbotten	E4	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering	153	156	153	157	30%	110	204	0,51	109
2018-2020	Väg	Västerbotten	E4	E4 Djäkneböda-Bygdeå	186	205	186	205	12%	182	229	0,65	181
2024-2029	Väg	Västerbotten	E4	E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering	265	280	265	286	30%	200	372	1,31	509
2018-2020	Väg	Västerbotten	E4	E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	157	171	157	176	10%	158	195	0,46	110
Pågående	Väg	Västerbotten	E4/E12	E4/E12 Umeå	1 072	2 185	1 326	2 440					

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK	NNV	
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
2024-2029	Järnväg	Västerbotten	Norrbottenbanan	Norrbottenbanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	5 200	11 347	5 200	11 347	16%	9 498	13 196	0,64	-11 735	
2018-2020	Järnväg	Västerbotten	Norrbottenbanan	Norrbottenbanan Umeå-Dåva ny järnväg	1 685	1 685	1 755	1 766	11%	1 571	1 961		-2 396	
2024-2029	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Umeå C-Umeå Ö dubbelspår	253	253	253	253	4%	243	263	0,67	225	
	Öppet för trafik	Järnväg	Västerbotten	Stambanan genom övre Norrland	Umeå C. Statlig medfinansiering till resecentrum		50		141					
2024-2029	Väg	Västernorrland	E14	E14 Blåberget-Matfors	228	231	228	235	26%	173	297	0,21	66	
2018-2020	Väg	Västernorrland	E14	E14, Sundsvall-Blåberget	260	279	385	404	20%	324	485	0,48	265	
Pågående	Väg	Västernorrland	E4	E4 Sundsvall	245	3 624	245	4 987						
Pågående	Väg	Västernorrland	E4	E4 Ullånger - Docksta	73	142	73	142	30%	100	185			
2018-2020	Järnväg	Västernorrland	Millbanan	Bergsåker, triangelspår	322	401	322	401	16%	336	465			
Pågående	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	Dingersjö, Mötesstationer och kapacitetsförstärkning	444	577	444	577	10%	521	633			
2024-2029	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	Sundsvall C-Dingersjö dubbelspårsutbyggnad	2 278	2 316	2 278	2 323	30%	1 626	3 020	-0,73	-2 287	
2024-2029	Järnväg	Västernorrland	Adalsbanan	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	544	559	544	559	12%	490	629	-1,00	-748	
2018-2020	Järnväg	Västernorrland	Adalsbanan	Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering	71	71	169	169	30%	118	220		-226	
2018-2020	Järnväg	Västernorrland	Adalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.	743	829	800	886	14%	764	1 008	-0,78	-921	
2024-2029	Järnväg	Västernorrland/Jämtland	Millbanan	Sundsvall Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetsförstärkning	189	189	189	189	6%	177	200	0,94	-232	
2021-2023	Väg	Västmanland	F18	E18 Köping Västjdra, kapacitetsbrister	786	803	840	856	17%	711	1 002	2,36	2 754	
2018-2020	Väg	Västmanland	Rv 56	Rv 56 Kvikksund-Västjdra	241	257	241	257	3%	249	264	1,88	660	
Pågående	Väg	Västra Götaland	F20	E20 Alingsås - Vårgårda	924	1 187	1 024	1 352	17%	1 117	1 587			
Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Hova	153	386	153	386						
2021-2023	Väg	Västra Götaland	F20	E20 Förbi Mariestad	909	928	1 407	1 426	9%	1 292	1 560	0,50	964	
2018-2020	Väg	Västra Götaland	F20	E20 Förbi Skara	222	233	318	333	8%	306	360	0,81	369	
2021-2023	Väg	Västra Götaland	F20	E20 Förbi Vårgårda	147	158	234	245	20%	195	295	0,73	244	
2024-2029	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Götene - Mariestad	715	727	1 161	1 173	20%	932	1 413	0,70	1 136	
Pågående	Väg	Västra Götaland	F20	E20 Tollered Alingsås	236	573	236	573						
2021-2023	Väg	Västra Götaland	F20	E20 Vårgårda - Vara	621	647	973	1 009	21%	793	1 224	1,65	2 307	
Pågående	Väg	Västra Götaland	F45	E45 Götaliden (I lilla Bommen-Maneholm)	99	217	1 405	2 270						
Pågående	Väg	Västra Götaland	E6	E6.20 Söder/Västerleden, Sisjömötet	187	240	209	292	13%	253	331			
2018-2020	Väg	Västra Götaland	E6	E6.20 Hisingsleden, Södra delen	785	823	867	905	8%	830	981	-0,07	91	
Pågående	Väg	Västra Götaland	E6	E6.21 Götnebyleden, hamn/Lundbyleden	872	1 145	1 607	1 908						
2021-2023	Väg	Västra Götaland	E6.20	E6.20 Söderleden F kodukt Fässbergsdalen	108	108	188	188	30%	132	244			
Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Göteborgs hamnbanan och Marihømsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Gota älv	1 603	3 302	1 603	3 619						
2018-2020	Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Olskroken, Planskikhöjden	2 373	2 535	2 420	2 581	3%	2 491	2 671	2,06	7 359	
Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Göteborg	Västsvenska paketet järnväg	12 098	12 591	22 920	25 562						
Pågående	Väg	Västra Götaland	Göteborg	Västsvenska paketet väg	5 165	8 244	9 586	16 207						
2024-2029	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	145	145	145	145	30%	101	188	7,49	1 421	
	Öppet för trafik	Väg	Västra Götaland	Rv 40 Båthullsmötet (Slambymötet)	0	169	0	172						
	Öppet för trafik	Väg	Västra Götaland	Rv 40 Ulricehamn (Rångedala-Hester)	1	1 339	1	1 330						
2024-2029	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Göteborg och Västsvenska Omloppsbanan uppställningspår	925	925	925	925	30%	647	1 202	0,75	941	
2024-2029	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Västra stambanan i Axå Alingsås högre kapacitet	578	578	578	578	30%	405	751	6,62	5 099	
Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning	1 063	1 765	1 063	1 766						
2021-2023	Väg	Västra Götaland		E45 Tösse-Amål	201	210	201	210	30%	147	274	1,04	297	
2024-2029	Sjöfart	Västra Götaland		Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	1 705	3 253	1 705	3 260	17%	2 710	3 809	0,34	1 504	
2024-2029	Järnväg	Örebro	Godstråket genom Bergslagen	Frövi bangårdsombyggnad	193	193	231	231	30%	162	300		-308	

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall			NNK	NNV
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
Pågående	Väg	Örebro	Rv 50	Rv 50 Askersund-Åsbro	74	263	74	263					
2021-2023	Väg	Örebro	Rv 50	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	634	649	634	649	16%	547	751	1,72	1 364
2024-2029	Jämväg	Örebro	Västra stambanan	Laxå, bangårdsombyggnad	189	189	189	189	30%	133	246	1,05	260
2024-2029	Jämväg	Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	554	585	554	585	20%	465	704	-	-794
2024-2029	Jämväg	Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	3 209	3 312	3 209	3 312	20%	2 650	3 973	-	-4 577
2024-2029	Jämväg	Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	1 151	1 200	1 151	1 200	22%	934	1 467	-	-1 659
Pågående	Jämväg	Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Degerön, dubbelspår, etapp 1	659	2 006	659	2 006					
Öppet för trafik	Jämväg	Örebro Östergötland Dalarna	Bergslagsbanan	Ludvika – Frövi, åtgärder för maltransporter mm	45	611	119	687					
2021-2023	Väg	Östergötland	E22	E22 Förbi Söderköping	1 073	1 114	1 112	1 154	24%	877	1 430	1,90	3 039
2018-2020	Jämväg	Östergötland	Ostlänken	Ostlänken nytt dubbelspår Jäms-Linköping ⁽²⁾	34 991	53 550	34 991	54 153	12%	47 556	60 750		
Pågående	Jämväg	Östergötland	Södra Stambanan	Kardonbanan till Händelö	232	317	452	609	13%	529	690	1,49	1 074
varav storstadsförhandling					4 065	11 389	20 826	39 196					
2018-2020	Alla	Skåne		Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX- och EL-bussar)	814	1 355	2 920	3 278					
2018-2020	Alla	Skåne	Godsstråket genom Skåne	Malmöpendeln Lommabanen - etapp 2	102	102	204	204					
2018-2020	Alla	Skåne		Malmö cykelobjekt	137	146	549	585					
2018-2020	Alla	Skåne		Helsingborg, Kollektivtrafik	134	178	312	357					
2018-2020	Alla	Skåne		Helsingborg cykelobjekt	74	74	277	295					
2018-2020	Alla	Skåne		Spårväg Lund C - ESS	57	75	264	803					
2018-2020	Alla	Skåne		Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	41	41	165	165					
2021-2023	Alla	Stockholm	Stockholm	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	907	3 096	6 803	11 742					
2024-2029	Alla	Stockholm		Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik		820	1 940	3 880					
2024-2029	Alla	Stockholm	Stockholm	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer		1 220	1 029	6 637					
2018-2020	Alla	Stockholm		Hagalund, tunnelbanestation	153	204	1 184	1 225					
2018-2020	Alla	Stockholm		Stockholm, cykelobjekt	122	122	487	487					
-	Alla	Stockholm		Stockholm riskavsättning storstadspaket	493	1 071	970	2 144					
2018-2020	Alla	Västra Götaland		Göteborg, Spårväg Norra Älvstranden, centrala delen	501	2 124	2 352	4 901					
-	Alla	Västra Götaland		Göteborg, Linbanan Centrum		230		1 123					
2018-2020	Alla	Västra Götaland		Göteborg, Citybuss Backa-stråket	171	171	408	408					
2021-2023	Alla	Västra Götaland		Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	298	298	715	715					
2018-2020	Alla	Västra Götaland		Göteborg cykelobjekt	62	62	246	246					
Summa Planeringsram					622 500	807 648	732 127	967 327					
Större investeringar vid en ökning på 10 %					19 000	65 808	20 241	67 049					
-	Väg	Gävleborg	Rv 56	Rv 56 Länsgräns U - Hedesunda, Råta linjen	226	226	226	226	20%	180	271	-0,06	-19
-	Väg	Halland	Rv 26	Väg 26 Halmstad - Oskarström	313	313	313	313	30%	219	407	1,07	455
-	Jämväg	Jämtland	Mittbanan	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	123	123	123	123	30%	86	160	0,65	98
-	Jämväg	Jämtland	Mittbanan	Östersund-Storlien, Hastighetshöjande åtgärder	236	236	236	236	30%	165	306	-1,68	-500
-	Jämväg	Jönköping	Jönköpingsbanan	Forserum, trestågsstation	133	133	133	133	30%	93	173	-0,63	-108
-	Jämväg	Jönköping	Nässjö-Hultsfred	Nässjö - Eksjö, elektrifiering	103	103	103	103	9%	94	112	-0,96	-129
-	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved	146	146	146	146	30%	102	190	1,69	330
-	Jämväg	Kronoberg	Kust till kustbanan	Alvesta-Växjö, partiellt dubbelspår Gemla-Räppe	300	300	300	300	30%	210	390	0,38	150
-	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Hovmantorp - Lessebo	123	123	123	123	30%	86	160	0,83	136

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall			NNK	NNV
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
-	Jämväg	Kronoberg	Södra Stambanan	Älmhults bangård, kapacitet	204	204	204	204	6%	192	215	0,17	45
-	Jämväg	Kronoberg + Bleik	Älmhult-Olofström	Älmhult-Olofström (Sydostlänken, etapp 1), elektrifiering och upprustning	561	561	861	861	4%	830	893	0,68	796
-	Väg	Norrbottnen	E10	E10 Kauppinen-Kiruna mötesseparering	146	146	146	146	30%	102	189	0,49	95
-	Väg	Norrbottnen	E10	E10 Mertainen-Kauppinen mötesseparering	360	360	360	360	30%	252	469	-0,33	-163
-	Jämväg	Norrbottnen	Malmбанan	Malmбанan Murjek bangårdsförlängning	258	258	258	258	5%	245	271	-0,40	-139
-	Jämväg	Norrbottnen	Malmбанan	Malmбанan Peuravaara-Rautas dubbelspår	1 064	1 064	1 064	1 064	30%	745	1 383	-0,83	-1 209
-	Jämväg	Skåne	Skånebanan	Hässleholm-Kristianstad, partiellt dubbelspår Vinslöv-Önnestad	548	548	548	548	30%	384	713	-0,99	-724
-	Jämväg	Skåne	Södra Stambanan	Eslövs bangård etapp 1	117	117	117	117	30%	82	152	1,22	187
-	Jämväg	Stockholm	Mälärbanan	Tomtebodabangård	838	838	838	838	10%	755	920	-	-1 114
-	Väg	Stockholm	Stockholm	Stockholm, Östlig förbindelse	2 000	21 035	2 001	21 035	6%	19 760	22 311	-0,33	-10 448
-	Sjöfart	Stockholm		Horstensleden (Farleder Stockholm)	418	418	418	418	30%	292	543	2,78	1 804
-	Väg	Uppsala	Mälärens/Rv 55	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro	862	862	862	862	30%	604	1 121	0,18	207
-	Väg	Värmland	E18	E18 Valnäs-riksgränsen	179	179	179	179	30%	125	232	0,02	5
-	Jämväg	Värmland	Värmlandsbanan	Karistad Godshantering, etapp 4	326	326	326	326	30%	228	424	-	-435
-	Väg	Västerbotten	E12	E12 Brattby-Vännäs mötesseparering	191	191	191	191	30%	134	249	0,52	136
-	Väg	Västerbotten	E12	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering	206	206	206	206	30%	144	267	1,96	548
-	Väg	Västerbotten	E4	E4 förbifart Skellefteå	571	571	820	820	16%	687	953	-0,17	-196
-	Jämväg	Västerbotten	Hällnäs-Storuman	Hällnäs-Lycksele elektrifiering	215	215	255	255	30%	179	332	0,18	61
-	Väg	Västra Götaland	E6.20	E6.20 Hisingsleden- Norra delen, Björlandavägen - Klareberg	801	801	803	803	30%	562	1 043	1,49	1 654
-	Jämväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	Göteborg-Borås, inkl delen Mölnlycke-Bollebygd ⁽⁵⁾	5 777	33 550	5 818	33 591	21%	26 537	40 645	-0,76	-34 661
-	Jämväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Västra stambanan Sävenäs planskildhet	1 123	1 123	1 123	1 123	30%	786	1 460	0,85	1 289
-	väg	Östergötland	E4/E22	E22/E4 Tvärförbindelse i Norrköping	532	532	1 141	1 141	30%	798	1 483	-0,35	-548
Utpökade brister													
Jämväg	Norrbottnen	Malmбанan		Narvik-Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet									
Alla	(Värmland), Dalarna, Jämtland, Västerbotten, Norrbotten	Inlandsbanan		Inlandsbanan – framtida funktion (Överflyttning väg till järnväg + omledning)									
Jämväg	Västerbotten, Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland		Övre Norrland Skellefteå/Bastuträsk – Boden/Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet									
Jämväg	Västermorrland, Jämtland, Gävleborg			Nedre Norrland, bristande kapacitet i järnvägssystemet – återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider									
Alla	Södermanland			Bergslagen – Oxelösund, kapacitets- och bärighetsbrister Malmtransporter									
Alla	Stockholm	Stockholm		Stockholm – riksgränsen – Oslo, kapacitetsproblem och långa restider									
Alla	Stockholm			Storstockholm, framkomlighets- miljö- och kapacitetsbrister i transportsystemet ⁽⁶⁾									
Alla	Stockholm			Södra Stockholmsregionen, kapacitetsbrister i järnvägssystemet på längre sikt inkl följdfeffekter av nya stambanor									
Alla	Stockholm			Ostkustbanan, Stockholm-Arlanda länsgränsen Uppsala, kapacitetsbrister									

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportsystem 2018-2029

Belopp i mnkr - Fastpris 201702 från år 2018

Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall			NNK	NNV
					2018-2029	Total	2018-2029	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)		
	Jämväg	Västra Götaland	Jönköpingsbanan	Göteborg - Landvetter - Borås, kapacitetsproblem och långa restider									
	Jämväg	Västra Götaland	Jönköpingsbanan	Borås – Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider									
	Sjöfart	Västra Götaland		Farleden i Göteborgs hamn, bristande kapacitet									
	Alla	Västra Götaland		Göteborg – Oslo, kapacitetsproblem och långa restider									
	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Genom Alingsås, kapacitet, säkerhet och miljö									
	Alla	Västra Götaland		Storgöteborg – kapacitetsbrist i regionalt system för kollektiva persontransporter på väg och järnväg									
	Alla	Skåne		Helsingborg – Helsingör, behov av ny fast förbindelse									
	Jämväg	Östergötland	Södra Stambanan	Linköping – Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider									
	Jämväg	Skåne, Kronoberg, Jönköping	Södra Stambanan	Hässleholm – Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider									

(1): Objektets totalkostnad, NNK och NNV liksom samhällsekonomiska effekter redovisas senast i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget den 30 oktober 2017.

(2): NNK och NNV redovisas senast i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget den 30 oktober 2017.

(3): För samlade effektbedömning för Norrbottenbanan (Umeå) Däva-Skellefteå ny järnväg ingår även etappen Umeå-Däva, men kostnader berör endast etappen Däva-Skellefteå. En uppdaterade NNK och NNV redovisas senast i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget den 30 oktober 2017.

(4): E4 Sundsvell är pågående med hänsyn till delen ombyggnad v562 (gamla E4) som pågår fortfarande och bedöms öppnas för trafik 2019-2020

(5): Anläggningskostnad och samhällsekonomiska effekter baseras på en utformningsstandard för 250 km/h. Objektets totalkostnad, NNK och NNV ses över till följd av ett stort omtag och en uppdaterade NNK och NNV redovisas senast i samband med den samlade effektbedömningen av planförslaget den 30 oktober 2017.

(6): Förhandlingar pågår inom ramen för Sverigeförhandlingen och objektet kan därmed få förnyad aktualitet.