

Näringsdepartementet**Infrastruktur för framtiden****Innehållsförteckning**

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

Utgångspunkter för planbeslutet

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

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

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

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

Ekonomiska ramar och finansiering

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

Enligt riksdagens beslut (bet.2016/17: TU4, rskr 2016/17:101) med anledning av regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) ska den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2018–2029 uppgå till totalt 622,5 miljarder kronor. Det innebär en ökning med 107,5 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod. Den ekonomiska ramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

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

Utöver de medel som riksdagen har anslagit för planperioden tillkommer ytterligare medel. Intäkter från banavgifterna beräknas uppgå till 27,4 miljarder kronor under planperioden och används för att finansiera vidmakthållande av de statliga järnvägarna. För utveckling av transportsystemet tillkommer medel genom trängselskatt med 48,4 miljarder kronor, infrastrukturavgifter med 0,7 miljarder kronor samt medfinansiering från kommuner och andra externa aktörer med 14 miljarder kronor. Totalt beräknas ca 63 miljarder kronor tillföras på dessa sätt under planperioden.

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

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

För att de resurser som avsätts till den statliga transportinfrastrukturen ska användas på bästa sätt och för att medlen ska göra så stor samhällsnytta som möjligt är det viktigt att Trafikverket även fortsättningsvis bedriver ett arbete för ökad produktivitet. Inför beslut om investeringar och upphandlingar ska Trafikverket göra analyser av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt tar hänsyn till miljön och uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen. Digitaliseringen påverkar såväl resmönster som transporter. Det är angeläget att Trafikverket bedriver ett arbete för att på sikt åstadkomma en infrastruktur som är anpassad och integrerad med uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, farkoster och system.

Trafikslagsövergripande nationell plan

Den trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen bidrar till att bygga Sverige starkt och hållbart för nuvarande och kommande generationer. Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det kommer till innovativa och effektiva lösningar.

För att åstadkomma detta har riksdagen efter förslag från regeringen ökat infrastrukturesatsningarna med drygt 100 miljarder kronor till totalt 622,5 miljarder kronor för åren 2018–2029 jämfört med föregående plan. Väl fungerande transporter i hela landet är viktiga för människors möjligheter att ta sig till jobb och skola och för effektiva transporter av industrins varor. Den nya nationella planen är en viktig del av detta samhällsbygge. Planen ska bland annat bidra till Sveriges omställning till världens första fossilfria välfärdsland, ett ökat bostadsbyggande, förbättrade förutsättningar för näringslivet, ökad sysselsättning, digitalisering samt ett inkluderande samhälle. Regeringen bedömer att planen innebär en nödvändig ambitionshöjning i strävan att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Investeringarna bidrar till att inkludera fler människor i vidgade bostads- och arbetsmarknader och ger förutsättningar för ökat bostadsbyggande. Utveckling av infrastruktur skapar även förutsättningar för ökad sysselsättning. Satsningar på infrastruktur skapar jobb i sig i de direkt berörda bygg- och anläggningsbranscherna men ger framförallt bättre förutsättningar för företag och näringsliv.

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

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

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

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

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

Forskning och innovation

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

Särskilda satsningar på test och demonstration samt ett större fokus på förkommersiell upphandling tillsammans med inhämtande av internationell kunskap ska göras för att åstadkomma höjd innovationstakt och öka implementeringen av forskningsresultat.

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

Särskilda insatser är också angelägna för att höja kunskapsnivån om hur transportsystemet kan utvecklas och vidmakthållas effektivt med mindre negativ miljö- och hälsopåverkan.

Investeringar i transportinfrastruktur och bostadsbyggande är en del i samhällsbygget. Regeringen menar att kunskapen om hur infrastruktur-åtgärder och bostadsbyggande påverkar och samverkar med varandra

behöver öka. Flera myndigheter berörs av ett sådant arbete, inte minst Trafikverket och Boverket.

Krisberedskap och civilt försvar

Trafikverket ska vidareutveckla krisberedskapen och det civila försvaret samt förmågan att hantera händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och ytterst krig. Några angelägna frågor är ökad säkerhet i it- och kommunikationssystem, förbättrat skalskydd av vitala delar av transportinfrastrukturen samt förbättrad robusthet i kritisk infrastruktur och samhällsviktiga transporter.

Vidmakthållande av statlig transportinfrastruktur

Vidmakthållande järnväg

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

Vidmakthållande vägar

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

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

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

Utveckling av transportsystemet

Trimnings- och miljöåtgärder

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

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

För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken ska Trafikverket under perioden 2019 till 2022 fördela upp till 1 miljard kronor av medlen för trimningsåtgärder under anslag *1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer för att samfinansiera länsplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras. Många vägar med låg säkerhetsstandard är föremål för diskussion, och i vissa fall beslut, om sänkt hastighetsgräns, med längre restider som följd. Mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard ger stor trafiksäkerhetsnytta och innebär att trafikanternas tillgänglighet normalt kan bibehållas eller förbättras, vilket förkortar restider och underlättar pendling, inte minst i delar av landet som saknar järnvägsförbindelser. I reserelationer där det kan anses vara motiverat bör möjligheten att minska barriäreffekter och att underlätta för gång- och cykeltrafikanter i samband med mötessepareringsåtgärder övervägas. För de länsplaner som redan innehåller åtgärder som motsvarar kraven för samfinansiering kan samfinansiering ges upp till 50 procent av kostnaden förutsatt att länen använder de inbesparade medlen till nya objekt med samma ändamål. För de länsplaner som inte i nuläget innehåller sådana åtgärder kan medel, upp till 50 procent av kostnaden, sökas om nya objekt som motsvarar kraven för samfinansiering läggs in i en reviderad version av länsplanen. Trafikverket får ge närmare anvisningar om verkställigheten av ovanstående samfinansiering.

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

Namngivna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor

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

De namngivna investeringar som ingår i planen anges i *bilaga 3*. I bilagans tabell 1 framgår de pågående namngivna investeringar som ingick i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och som ännu inte är färdigställda. Med pågående avses objekt för vilka byggentreprenaden är upphandlad och de ekonomiska medlen på så vis är uppbundna. I bilagans tabell 2 framgår de namngivna investeringar som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

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

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

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

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

Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Utbyggnaden ska utgå från var och en av de tre ändpunkterna. I den nationella planen för 2018–2029 ingår sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm samt Göteborg–Borås.

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

behov av att länderna gemensamt utreder hur järnvägsförbindelserna i de nämnda stråken kan stärkas.

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

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

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

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

Stadsmiljöavtal

Regeringen fattade 2015 beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Förordningen ger möjlighet för kommuner och landsting att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Regeringen har utökat stödet till 1 miljard kronor per år under perioden 2018–2029. För att ytterligare stimulera utvecklingen av hållbara stadsmiljöer och ta ett helhetsgrepp på urbana transporter kommer regeringen att utvidga möjligheten att använda Stadsmiljöavtalen för medfinansiering av anläggningar och nya lösningar för samlastning, samordnade urbana godstransporter och för att skapa förutsättningar för godstransporter med cykel i urban miljö. Bidraget till urbana godstransporter får uppgå till maximalt 1,2 miljarder kronor under planperioden varav Trafikverket får ingå avtal om bidrag med maximalt 400 miljoner kronor under respektive 4-årsperiod 2018–2021, 2022–2025 och 2026–2029.

Räntor och amorteringar

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

Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.

För driftbidrag till icke statliga flygplatser fördelas 756 miljoner kronor under planperioden. Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport–Stockholm/Arlanda från och med den 26 oktober 2019. Från och med detta datum bör medel från Västernorrlands länsplan motsvarande 5,5 miljoner kronor per år, som länsplaneupprättaren i nuläget avsätter till bidrag till den kommun som utbetalar ersättning till drift till Höga Kusten Airport, flyttas till anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, med innebörden att totalt 812 miljoner kronor fördelas under planperioden för driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Övrig utveckling

Planering, stöd och myndighetsutövning

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sverigeförhandlingen har föreslagit att ett fortsatt bilateralt samarbete mellan Danmark och Sverige ska ske genom att en strategisk analys för en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör tas fram, och att regeringen ska anslå ett belopp motsvarande 5 miljoner danska kronor för

genomförandet av analysen under perioden 2018–2020. Regeringen anser att en strategisk analys förbättrar kunskapsläget inför framtiden och fördelar därför totalt knappt 7 miljoner kronor, motsvarande 5 miljoner danska kronor, för ändamålet under perioden 2018–2020.

Inlandsbanan och den fasta förbindelsen över Öresund

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

Definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

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

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

| | |
|-------------------|-----------------------|
| Stockholms län | 8 571 miljoner kronor |
| Uppsala län | 1 657 miljoner kronor |
| Södermanlands län | 1 001 miljoner kronor |
| Östergötlands län | 1 465 miljoner kronor |
| Jönköpings län | 1 378 miljoner kronor |
| Kronobergs län | 768 miljoner kronor |
| Kalmar län | 931 miljoner kronor |
| Gotlands län | 224 miljoner kronor |

| | |
|----------------------|-----------------------|
| Blekinge län | 532 miljoner kronor |
| Skåne län | 4 442 miljoner kronor |
| Hallands län | 1 189 miljoner kronor |
| Västra Götalands län | 6 398 miljoner kronor |
| Värmlands län | 1 003 miljoner kronor |
| Örebro län | 1 030 miljoner kronor |
| Västmanlands län | 827 miljoner kronor |
| Dalarnas län | 1 128 miljoner kronor |
| Gävleborgs län | 953 miljoner kronor |
| Västernorrlands län | 889 miljoner kronor |
| Jämtlands län | 521 miljoner kronor |
| Västerbottens län | 919 miljoner kronor |
| Norrbottens län | 812 miljoner kronor |

I ramen för berörda län är medel inräknade som bl.a. får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift till icke statliga flygplatser, där staten inte upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik.

Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport–Stockholm/Arlanda från och med den 26 oktober 2019. Från och med detta datum bör medel från Västernorrlands länsplan motsvarande 5,5 miljoner kronor per år, som länsplaneupprättaren i nuläget avsätter till bidrag till kommun som utbetalar ersättning till drift till Höga Kusten Airport, i stället flyttas till anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser inom utgiftsområde 22 Kommunikationer*.

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

Uppföljning av nationella planen och länsplanerna

Nationella planen

Forskning och innovation

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

Vidmakthållande

Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen redovisa effekterna, däribland den samhällsekonomiska nyttan, av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten samt kostnaderna för åtgärderna. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste åren avseende leveranskvaliteterna. Vid den årliga rapporteringen ska Trafikverket även redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att effektivisera verksamheten och för att verksamheten aktivt ska bidra till att miljökvalitetsmålen nås.

Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur

Trafikverket ska årligen redovisa genomförda åtgärder, kostnaderna för dessa samt vilka effekter, däribland den samhällsekonomiska nyttan, och bidraget till de transportpolitiska målen, inklusive de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen, som åtgärderna har haft. Om målkonflikter konstaterats ska Trafikverket beskriva hur dessa konflikter har hanterats. I redovisningen ska Trafikverket särskilt redogöra för hur mycket medel som har avsatts till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet, vilka åtgärder som har vidtagits för dessa medel och hur de beräknas bidra till samhällsekonomisk effektivitet och transportpolitisk måluppfyllelse. Trafikverket ska även beskriva hur arbetet fortlöper avseende prioriterade aktiviteter för genomförande av yt- och grundvattenskydd. Vidare ska Trafikverket följa upp och utvärdera hur landskapsperspektivet implementeras och tillämpas.

Namn-givna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor

Trafikverket ska årligen till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) redovisa dels vilka investeringsobjekt som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårsperioden inklusive förslag till finansiering, dels vilka objekt som bör förberedas för byggstart under den följande treårsperioden.

Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de stora investeringsobjekten.

Trafikverket ska fortsätta uppföljningen av kostnader och effekter för de namngivna objekten. Av uppföljningen ska den samhällsekonomiska nyttan framgå och bidragen till de transportpolitiska målen inklusive de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen, som åtgärderna haft, redovisas. Om målkonflikter konstaterats ska Trafikverket beskriva hur dessa konflikter hanterats. Efterkalkyler av samhällsekonomisk lönsamhet för färdigställda objekt öppnade för trafik, där slutliga byggkostnader och realiserade effekter ligger till grund för kalkylen, ska även fortsättningsvis redovisas årligen. Trafikverket ska vidare i samband med årsredovisningen redogöra för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de namngivna investeringsobjekten. Trafikverket ska fortsätta att utveckla styrningen och uppföljningen av övriga investeringar i syfte att minska kostnadsavvikelser och fördröningar.

Övrig utveckling

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

Länsplanerna

Trafikverket ska även fortsättningsvis årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur, av vilken det ska framgå hur stor andel av respektive länsplan som genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna.