

# Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Välkommen!



---

# Välkommen

Lennart Andersson  
Regional direktör, Trafikverket



# Utmaningar och möjligheter i Syd

## Regeringens proposition 2016/17:21

Infrastruktur för framtiden – innovativa  
lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar  
utveckling

Prop.  
2016/17:21

Regeringens överlämnar denna proposition till riksdagen.  
Stockholm den 6 oktober 2016

Stefan Löfven

Anna Johansson  
(Näringsdepartementet)

### Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i denna proposition förslag till inriktningen på satsningen i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut.

Regeringen föreslår att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor. Av planeringsramen föreslås 333,5 miljarder kronor avsättas till utveckling av transportsystemet. Av planeringsramen föreslås vidare 125 miljarder kronor avsättas till drift, underhåll och reparationer av statliga järnvägar och 164 miljarder kronor till drift, underhåll och reparationer av statliga vägar inklusive betong och påsläring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.

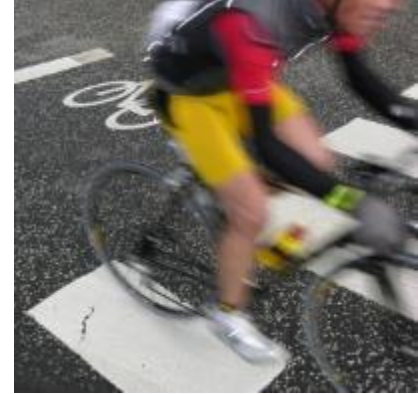
Regeringen föreslår även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitelkomman finansieras med intäkter från uttagsskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 92 miljarder kronor för perioden 2018–2029.

De nya rammarna innehåller betydande tillkort till vidmakthållande-åtgärder – drift, underhåll och reparationer – jämfört med tidigare riksdagsbeslut. Regeringens förslag innehåller också en ökad ram för utvecklingsåtgärder. Detta är nödvändigt för att klara samhällets investeringar i infrastruktur som förbättrar möjligheterna för människor att leva i hela landet och pendla till jobben, samt möjliggör bättre fungerande godstransport och bidrar till ett nå miljökraften.



# Kan vi tänka smartare...

- Samhällsplanering – bostäder, arbetsplatser, handel
- Informativa styrmedel – variabla hastigheter, omkörningsförbud under högtrafik, reversibla körfält
- Mobility management – stadsdelar, stora arbetsgivare
- Tjänsteresor – resfria möten, arbete på distans
- Gods – samordnad varudistribution och citylogistik
- Alternativa färdmedel – kollektivtrafik (BRT) och cykel



# ...och agera smartare

- Längre & tyngre lastbilar på vissa stråk (64/74)
- Längre godståg
- Separata bussfiler vid infarter till större städer
- Spridning av resandet under rusningstid
- Förstärk kollektivtrafiken vid events
- Färjeanlöp före/efter rusningstid
- Nyttjandegraden/personbil (< 5% av dygnet)
- Ska vårt offentliga rum disponeras för parkerade bilar?
- Elektrifierade vägar nu en realitet
- Självkörande bilar rör sig i full skala
- Resfria möten !





# Infrastruktur för framtiden

Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling  
Prop. 2016/17:21

*Anna Johansson  
Isabella Lövin*

Näringsdepartementet



# Några utdrag ur proppen...

- en betydande förändring har skett av det säkerhetspolitiska läget och planeringen av totalförsvaret och civilt försvar ska återupptas - transportområdet har en betydelsefull roll i detta sammanhang.
- ”Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. Tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget.”
- Trots bullerskyddsåtgärder ökar antalet bullerutsatta människor pga ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städer och ökat bostadsbyggande i bullerutsatta miljöer.
- Investeringar i allmänna farleder och slussar bör finansieras via den nationella planen



# Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Rolf Haraldsson

Nationell projektledare, Trafikverket





# Från ägarens mål till genomförande



# Prioriterade samhällsutmaningar

där transportsystemet spelar en stor roll

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
- Förbättra förutsättningarna för näringslivet
- Förstärka sysselsättningen i hela landet
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- Ett inkluderande samhälle



# Exempel enligt fyrstegsprincipen



## 1 Tänk om

Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt



## 2 Optimera

Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon



## 3 Bygg om

Begränsade ombyggnadsåtgärder



## 4 Bygg nytt

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

# Möjliga åtgärder – idélista



## 1 Tänk om

- Avgifter
- Skatter
- P-avgifter
- Subventioner
- Samverkan
- Marknadsföring
- Information
- Lokaliseringar
- Markanvändning
- Resfria möten
- Hastighetsgräns
- Samordnad distribution
- Resplaner och program (MM)



## 2 Optimera

- Omfördelning av ytor
- Busskörfält
- Signalprioritering
- ITS-lösningar
- Särskild drift
- Samordnad tågplan
- Ökad turtäthet
- Kombiera person- och godståg
- Logistiklösningar
- Reseplanerare
- Säkra fordon
- Pendlarparkering



## 3 Bygg om

- Förstärkningar
- Trimningsåtgärder
- Bärighetsåtgärder
- Breddning
- Plattformsförlängning
- Förbigångsspår
- Stigningsfält
- Muddring i farleder
- ITS-lösningar
- Planskilda korsningar
- Uppgraderingar
- Uppställningsspår



## 4 Bygg nytt

- Nya järnvägar
- Dubbelspår
- Ny motorväg
- Förbifarter
- Farledsinvestering
- Central kombiterm
- Cirkulationsplats
- Nya stationslägen
- BRT-lösningar
- Elmotorvägar
- Förbindelser till flygplatser
- Trafikplatser
- Busskörfält
- Nya mötesspår

# Utveckling av transportsystemet

- Nya investeringar
- Trimningsåtgärder
- Fortsatt satsning på effektiva och hållbara vägtransporter
- Nya stambanor för höghastighetståg

Ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet. Därför föreslår regeringen kraftigt höjda nivåer för såväl utveckling som vidmakthållande i den samlade ekonomiska ramen. Det borgar för fortsatt högt ställda ambitioner vad gäller underhåll och investeringar i hela landet.



# Vidmakthållande

- Fokus i Nationell plan på att värna kvalitet på befintlig infrastruktur och möta framtidens behov
- Infrastrukturen behöver anpassas till klimatförändringarna
- Medel finansierar även forsknings- och innovationsåtgärder som är viktiga för att möta behov
- Regeringen bedömer att ökningen av vägunderhållet bör läggas ut jämnt över planperioden men att ökningen av järnvägsunderhållet däremot bör ske genom satsningar på reinvesteringar med mera tidigt under planperioden



# Särskilda insatser

för att förbättra infrastrukturen

- Längre och tyngre tåg
- Forskning och innovation
- Nordiskt och övrigt internationellt arbete och samarbete
- Stadsmiljöavtal
- Ram för vissa väg- och järnvägsinvesteringar
- Produktivitet i anläggningsbranschen
- Stärk sjöfartens betydelse för inrikes transporter
- Statens ansvar och roll som stödgivare till icke-statliga flygplatser
- Länsplaner för regional transportinfrastruktur



# Förslag till ekonomisk ram 2018-2029

<sup>1</sup> Banavgifter tillkommer, preliminärt 27 miljarder kronor

<sup>2</sup> Banavgifter tillkommer, ca 22 miljarder kronor (prisnivå 2016)

Miljarder kronor, prisnivå 2017	Föreslagen ny ram 2018-2029	Nuvarande plan 2014-2025	Ökning	Förändring i %
Utveckling av transportsystemet	333,5	277	56,5	20 %
Vidmakthållande järnväg	125 <sup>1</sup>	85 <sup>2</sup>	40	47 %
Vidmakthållande väg	164	153	11	7 %
<b>Total ram</b>	<b>622,5</b>	<b>515</b>	<b>107,5</b>	<b>21 %</b>
Investeringar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter (2010-2029)	52	52		

I Trafikverkets inriktningsunderlag föreslog Trafikverket följande ram för att bibehålla dagens funktionalitet:

- Vidmakthållande järnväg 156 miljarder kronor (2015 års prisnivå)
- Vidmakthållande väg 189 miljarder kronor (2015 års prisnivå)



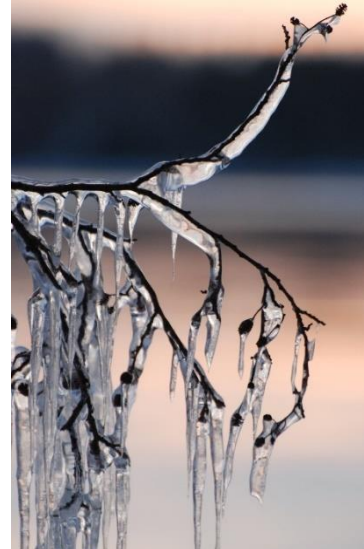
# Reflektioner från Trafikverket

- Bra med ökade resurser till underhåll och utveckling
- Trots höjda anslag ser Trafikverket stora utmaningar och det kommer att kräva hårda prioriteringar. Det finns ett stort antal brister som behöver tas omhand för att transportsystemet ska tillfredsställa medborgare, näringsliv och för att nå de politiska ambitionerna



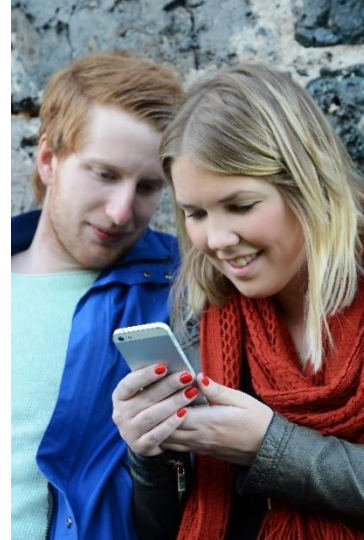
# Förberedelser

- Redan innan Trafikverket fått direktiv tar vi fram ett fördjupat underlag med inriktningsunderlaget som grund
- Arbetet delas in i följande områden
  - Tillstånds- och bristbeskrivning
  - Vidmakthållande
  - Trimningsåtgärder
  - Investeringar, Anläggningskostnads kalkyler
  - Nationella projekt
  - Analys, Samlade effektbedömningar
  - Strategisk miljöbedömning

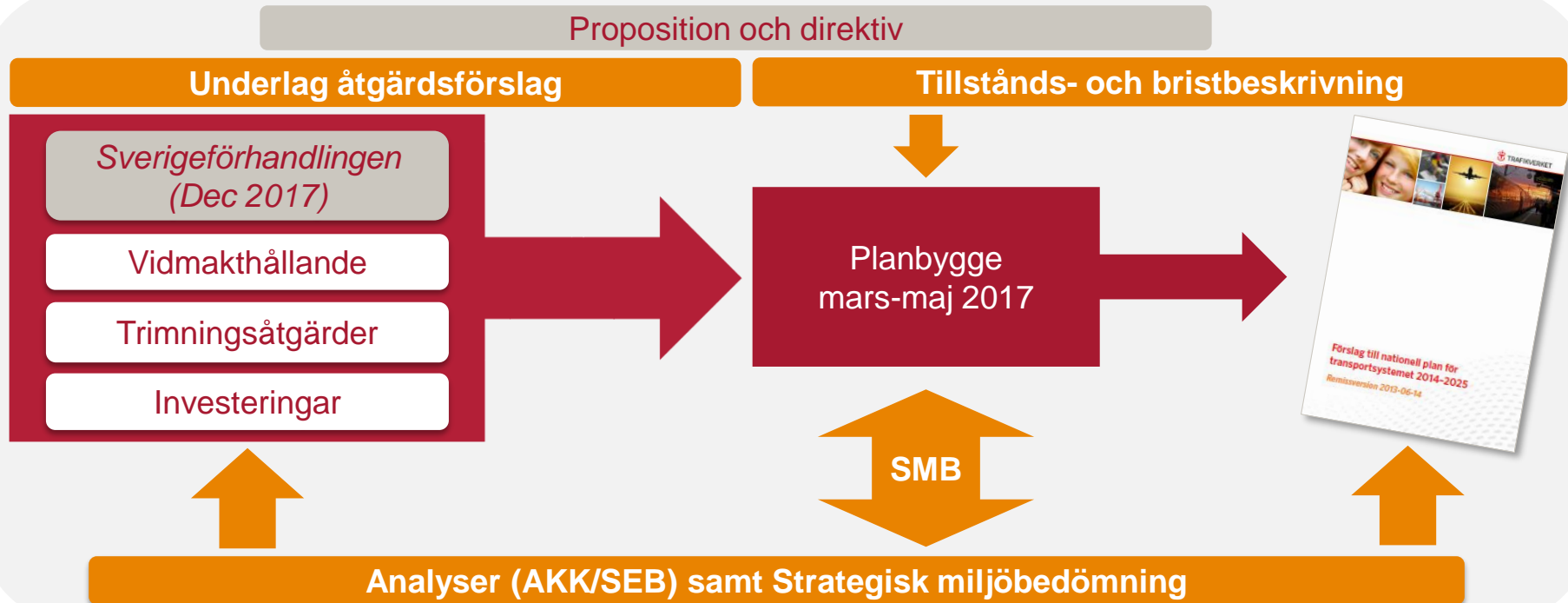


# Sverigeförhandlingen och Trafikverket

- Trafikverkets uppdrag
  - bistå regeringens utredare inom Sverigeförhandlingen med underlag och analyser för utbyggnaden samt
  - utreda och bygga de sträckningar regeringen beslutar.
- Två projekt för dubbelspårig höghastighetsjärnväg som är långt fram i planeringsskedet: Ostlänken samt Göteborg-Borås.
- Två åtgärdsvalsstudier för sträckorna Jönköping-Malmö och Borås-Linköping.
- Syftar till att utreda möjliga alternativ för höghastighetsjärnvägens placering. Även samhällsekonomiska beräkningar och dialog med regioner, kommuner med flera.



# Från underlag till planförslag



# Tidplan

## Februari

### *Förberedelser*

- Direktivsanalys
- Nationell och regionala dialoger
- Prioriterade betydande brister
- Prioriteringsstrategier  
Vidmakthållande - Utveckling

## Mars-maj

### *Planbygge*

- Planbygge inleds
- Kriterier för paketerade åtgärder
- Allt underlag för planbygge  
slutlevererat från delprojekt

## Maj-augusti

### *Huvudrapport*

- Huvudrapport och  
underlagsrapporter färdigställs
- Intern process i Trafikverket
- Leverans till regeringskansliet i  
augusti

# Trafikverket Region Syd

Peter Bernström

Strategisk planerare och regional projektledare,  
Trafikverket



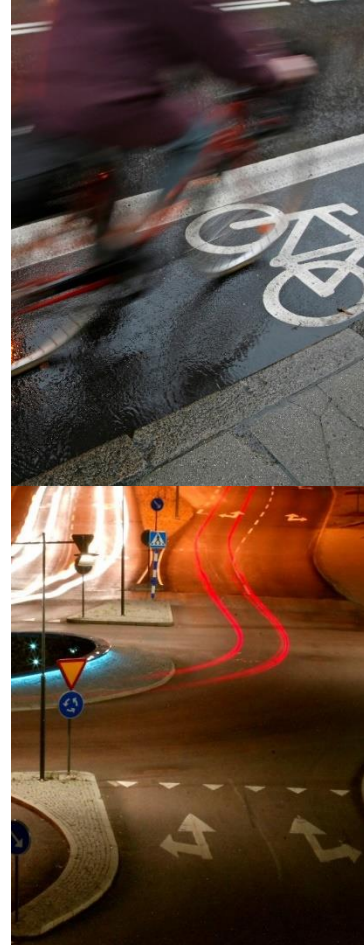
# Nedslag i Södra Sverige

- Infrapropositionens samhällsutmaningar
  - Fossilfritt transportsystem/klimat
  - Ökat bostadsbyggande
  - Förbättra förutsättningarna för näringslivet
  - Förstärka sysselsättningen i hela landet
  - Digitaliseringens effekter och möjligheter
  - Inkluderande samhälle
- Nationell transportplan 2014-2025
- Betydande brister/utmaningar



# Utgångspunkter för planarbetet

- Infrastrukturpropositionen
- Inriktningsunderlag
- Sverigeförhandlingen
- Sydsvensk systemanalys
- Trafikcharter
- Regionala utvecklingsplaner och strategier
- Trafikförsörjningsprogram och tågstrategier
- En löpande och god dialog med berörda aktörer!





# Fyrstegsprincipen



## 1 Tänk om

Åtgärder som kan påverka behov av transporter och val av transportsätt



## 2 Optimera

Åtgärder som effektiviserar nyttjandet av befintlig infrastruktur och fordon



## 3 Bygg om

Begränsade ombyggnadsåtgärder



## 4 Bygg nytt

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

# Planeringsprocessen

Åtgärdsvalsstudie

Planläggningsprocess  
enligt väglagen och  
lagen om byggande  
av järnväg

Vägplan eller  
järnvägsplan

Genomförande

# Brister och utmaningar

- Vidmakthållande och reinvesteringar
- Tillgänglighet och kapacitet till *och* mellan regionala motorer
- Tillgänglighet och restid till storstadsregionerna
- Internationell tillgänglighet
- Stadsmiljöavtal
- Turistnäringen
- Bärighet
  
- Fortsatt och fördjupat arbete med trimningsåtgärder!



# Pågående internt arbete

- Sam- och medfinansieringsdiskussioner utifrån nyttofördelningsprinciper
- Arbete pågår inom följande områden
  - Tillstånds- och bristbeskrivning
  - Vidmakthållande
  - Trimningsåtgärder
  - Investeringar
  - Nationella projekt
  - Analys, Samlade effektbedömningar, Kostnads kalkyler
  - Strategisk miljöbedömning





# Nulägesbeskrivning om Trafikverkets arbete med höghastighetsjärnväg

Peter Uneklint

Programchef En ny generation järnväg,  
Trafikverket



## Infrastrukturpropositionen 11 oktober 2016

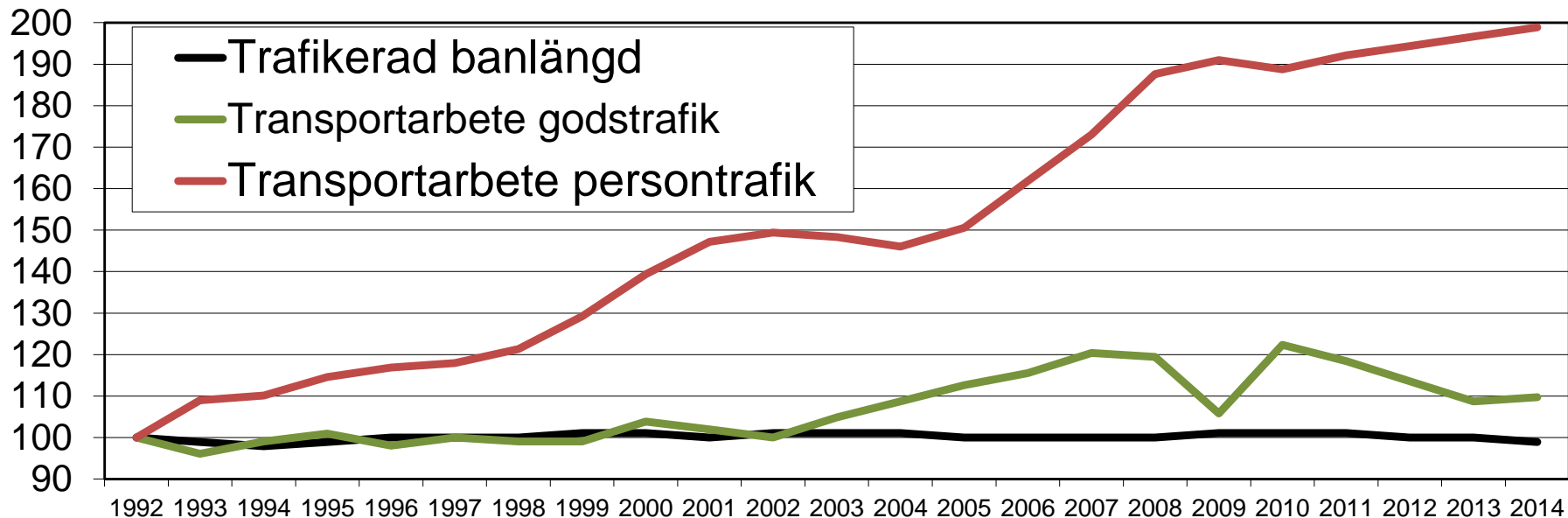
*”Regeringens mål: Bygg höghastighetsjärnväg!  
Etappvis och i den takt som anslagen medger.”*

”Ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet”

Nu fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen – klart sommar 2017. Ny nationell plan 2018.



## Sveriges befolkningen växer snabbt men tågresandet ökar betydligt snabbare – kapaciteten hänger inte med



Index 100 = 1992

Källa: Trafikanalys statistik



# Västra och Södra stambanorna är överbelastade och i dåligt skick

## Bristande tillförlitlighet

Sårbart system och otillfredsställande punktlighet

## Gammalt system

Nuvarande stambanor började byggas för över 150 år sedan och utnyttjas efter dessa förutsättningar

## Nedslitet system

Bristande underhåll i kombination med brist på tid i spår för underhåll

## Stor kapacitetsbrist

Kraftigt ökande efterfrågan på person- och godstrafik



# Sträckor med högt kapacitetsutnyttjande

- **Kapacitetsutnyttjande över 80% (mycket högt):**
  - Hög känslighet för störningar
  - Låg medelhastighet
  - Stora problem att finna tid för att underhålla banan
- **Kapacitetsutnyttjande 60-80% (medelhögt):**
  - Avvägning mellan antalet tåg och trafik kvalitet
  - Störningskänslig trafik
  - Svårt att få tågen att gå de önskvärda klockslagen
  - Svårt hitta tid för underhåll

**Vid 70 procents kapacitetsutnyttjande påverkas tillförlitligheten påtagligt**



# Trafikverkets ändamål för höghastighetsjärnvägen

- **Frigöra kapacitet på befintlig järnväg** för att möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods
- Genom ökad tillgänglighet **skapa förutsättningar för regional utveckling** med nya bostäder
- Genom snabba och hållbara persontransporter knyta samman **Stockholm C och Göteborg C på två timmar** och **Stockholm C och Malmö C på två och en halv timma**
- Öka **tillgängligheten till de internationella marknaderna** för människor och näringsliv



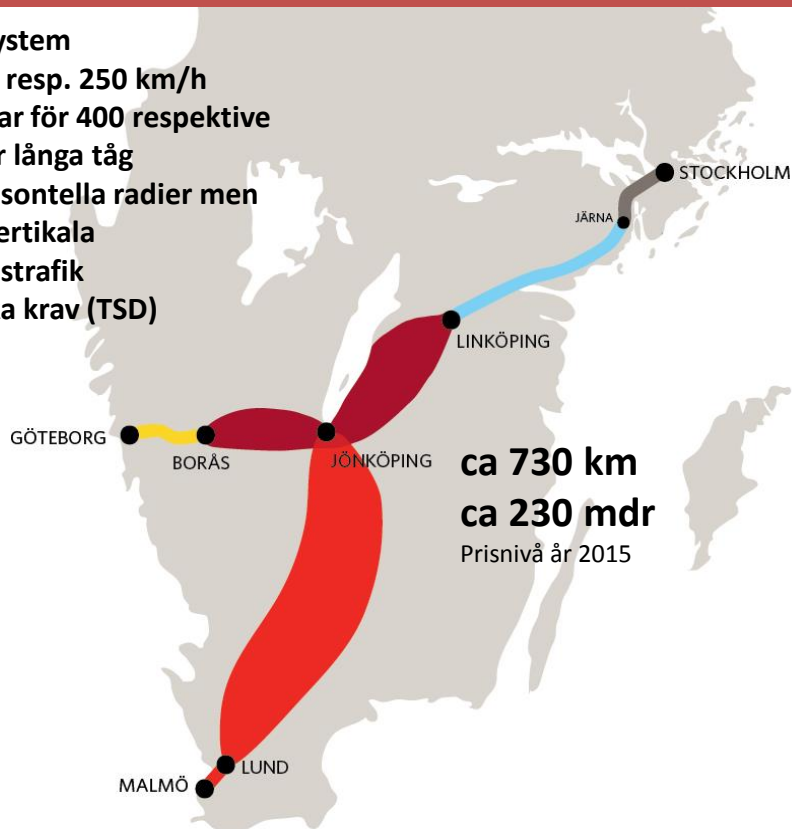
# Ett dubbelspår motsvarar 15 filer

30 tåg/spår/h  
1.000 platser/tåg  
30.000 personer/spår/riktning

2.000 bilar/fil/h  
2 personer/bil  
4.000 personer/fil/riktning

# Programmet: En ny generation järnväg – höghastighetsjärnväg i Sverige

- Separat system
- 320 km/h resp. 250 km/h
- Plattformer för 400 respektive 250 meter långa tåg
- Stora horisontella radier men snävare vertikala
- Ingen godstrafik
- Europeiska krav (TSD)



## Två stora projekt i järnvägsplaneprocess:



### Ostlänken

Järna - Linköping, beslutad första del i ett framtida höghastighetsnät.



### Göteborg-Borås

## Två stora åtgärdsvalsstudier:



### Jönköping-Malmö



### Linköping-Borås

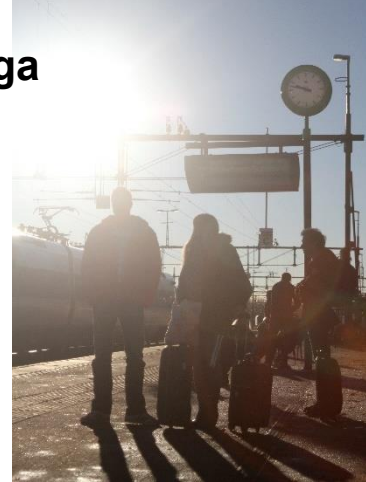
# Höghastighetsjärnväg och restider år 2040

Reserelation	Bef. banor	Höghastighet	Skillnad
Stockholm – Göteborg, direkt	03:25 (2:50)	01:55	1:30 (0:55)
Stockholm – Malmö, 4 stopp	04:29	02:50	1:39
Stockholm – Köpenh., 5 stopp	05:01	03:22	1:39
Stockholm – Linköping, 1 stopp	01:40	01:07	0:33
Stockholm – Borås	04:04	01:49	2:15
Linköping – Göteborg, 3 stopp	03:34	01:18	2:16
Linköping – Malmö, 2 stopp	02:48	01:40	1:08
Jönköping – Malmö, 3 stopp	02:25	01:15	1:10
Jönköping - Göteborg	02:25	00:51	1:34
Göteborg – Borås, SR-tåg	01:00	00:28	0:32
Göteborg – Jönköping, SR-tåg	02:02	00:58	1:04
Jönköping – Värnamo, SR-tåg	01:02	00:21	0:41



# ”Ny generation järnväg” ifrågasätter och förnyar sättet att planera och bygga järnväg, både från ett tekniskt och ett samhällsutvecklingsperspektiv

- Finansierings- och affärsformer
- Industriell ”Lean” i planering/produktion
- Anläggningskostnad, Livscykelkostnad
- Tillämpning och förändring av lagar och föreskrifter
- Fördjupade utredningar kring tekniska, trafikala, samhällsekonomiska och kapacitetsfrågor
- Samhällsutvecklingsfrågor och samarbetsformer i det konkreta genomförandet
- Förvaltningsorganisation, Kompetensförsörjning mm.



# Påståenden om höghastighetsjärnvägen

- Har Sverige för liten befolkning för en höghastighetsjärnväg?
- 230 (+/- 30) miljarder kr är en allt för stor investering för Sverige
- ”Restidsvinsterna är små och inte värda investeringen”
- Höghastighetståget blir en gökunge som tränger ut alla andra investeringar
- Renovera och bygg ut befintliga stambanorna
- Biljetterna på höghastighetstågen kommer att bli så dyra att normalt folk inte har råd att åka.
- Alla projekt blir alltid dyrare
- Ostlänken kan byggas snabbare och 20 miljarder billigare om den byggs för 250 km/h
- Höghastighetstågen kommer inte att köra ända in till Stockholms Central, Göteborg och Malmö. Det krävs tågbyte i Järna, Almedal och Lund





# Förslag – utbyggnad av befintliga stambanor, 200 km/tim respektive 250 km/tim

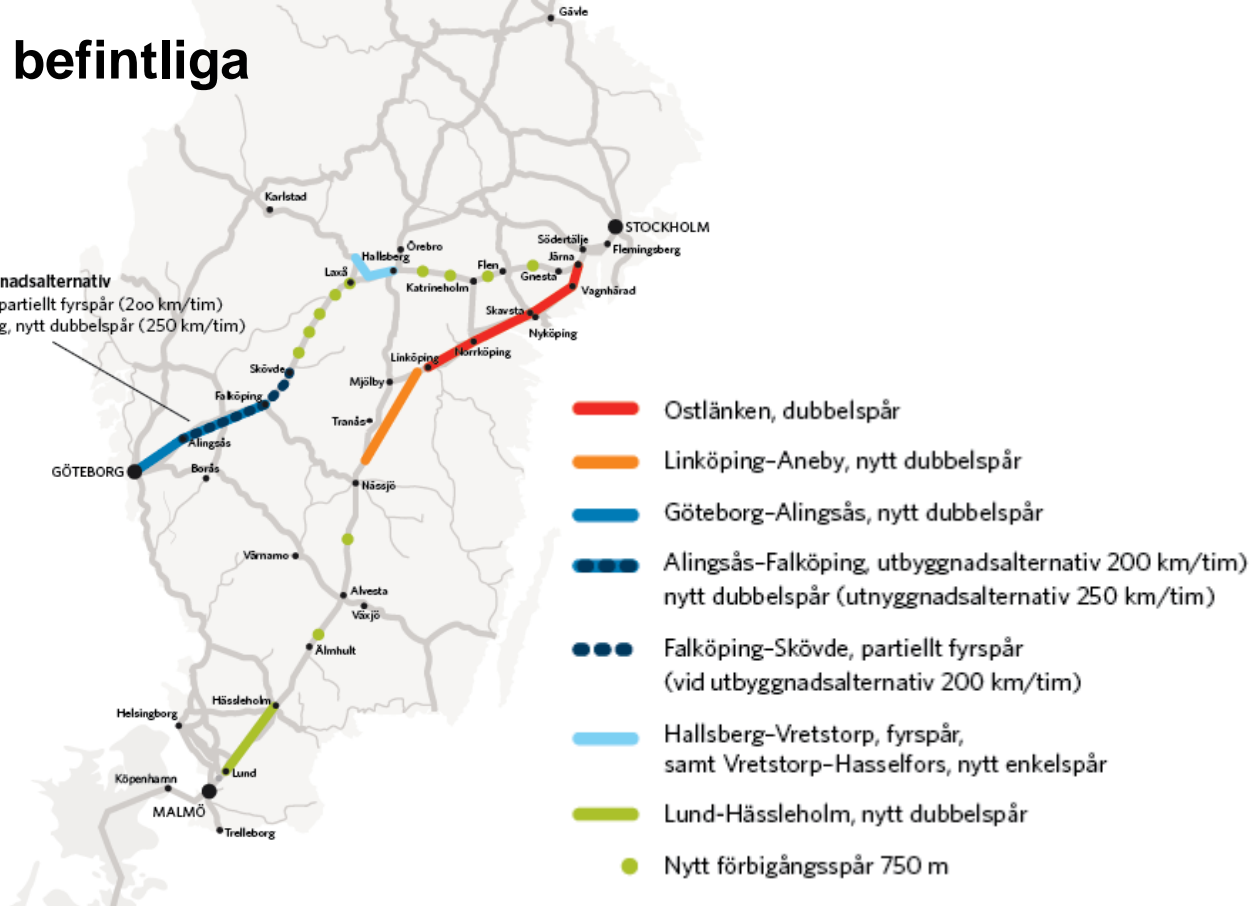
**OBS!**  
Ca 50 % av banan föreslås med nya dubbelspår och förbigångsspår.

Övriga 50 % ingen åtgärd

Utbyggnaden föreslås störa befintlig trafik så lite som möjligt

## Skillnader utbyggnadsalternativ

Alingsås-Skövde, partiellt fyrspår (200 km/tim)  
Alingsås-Falköping, nytt dubbelspår (250 km/tim)



# Påståenden om höghastighetsjärnvägen

- Har Sverige för liten befolkning för en höghastighetsjärnväg?
- 230 (+/- 30) miljarder kr är en allt för stor investering för Sverige
- ”Restidsvinsterna är små och inte värda investeringen”
- Höghastighetståget blir en gökunge som tränger ut alla andra investeringar
- Renovera och bygg ut befintliga stambanorna
- Biljetterna på höghastighetstågen kommer att bli så dyra att normalt folk inte har råd att åka.
- Alla projekt blir alltid dyrare
- Ostlänken kan byggas snabbare och 20 miljarder billigare om den byggs för 250 km/h
- Höghastighetstågen kommer inte att köra ända in till Stockholms Central, Göteborg och Malmö. Det krävs tågbyte i Järna, Almedal och Lund



# Sverigeförhandlingens pågående arbete

- Utbyggnadsstrategi
- Nytt regelverk för bättre planeringsförutsättningar för operatörerna
- Storstäderna, kollektivtrafik och Östlig förbindelse
- Avtal
- Förutsättningar för OPS
- Regiondialoger
- Stationsutveckling - samarbete med Jernhusen
- Fast förbindelse mellan Sverige och Danmark



# Trafikverkets ansvar för anläggningar, åtgärder och kostnader

## Trafikverket ansvarar för:

- Plattform med väntfunktioner och plattformstak
  - hissar
  - Plattformsförbindelser (planskild)
  - Trafikinformation, järnväg - även längs resenärsflöden t ex i stationshus
  - Vissa funktioner för personer med funktionsnedsättning
- Trafikverket finansierar anläggningar/utrustning upp till *grundutförande*. Tillägg finansieras av initiativtagande parter
  - Utgångspunkt är en markförlagd lösning
  - Anpassning/ersättning till dagens standard av befintliga förbindelser som bryts av ny eller förändrad järnväg
  - Bullerskyddsåtgärder för befintlig bebyggelse
  - Kommuner med stationslägen bär sina egna planläggningskostnader enligt PBL och Trafikverket bär sina egna planläggningskostnader enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg

# Ansvar för samordning i planeringsarbetet

## Etableringsfas

Kommun ansvarig

Trafikverket kan initiera

Alla Parter deltar

## Planeringsfas

**Staden:** Kommun

**Parter** – De som planerar kopplingarna/förbindelserna mellan staden och stationen.

**Bytespunkten:**

Kommun ansvarig (eller av kommunen utsedd part)

**Parter:**

De som planerar bytespunkten

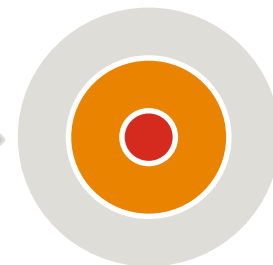
**Järnvägens kärnfunktion:**


Trafikverket

**Parter:**

De som planerar bytespunkten

## Färdig station





[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)  
[www.trafikverket.se/nygenerationjarnvag](http://www.trafikverket.se/nygenerationjarnvag)



# Sammanfattning och avslutning

Lennart Andersson  
Regional direktör, Trafikverket





---

Maila dina frågor  
till Trafikverket:

[dialogsyd@trafikverket.se](mailto:dialogsyd@trafikverket.se)

Samtliga presentationer hittar du på:

<http://www.trafikverket.se/dialognationellplan>

