



Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 – Sammanställning och läshänvisning

Regeringen fastställde den 31 maj 2018 nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029. Fastställelsen gäller Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 med de omprioriteringar som framgår av regeringens beslut. Hela fastställelsebeslutet finns att läsa på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se

Föreliggande PM är en sammanställning av de omprioriteringar av planförslaget som fastställelsebeslutet enligt Trafikverket innebär. PM:et är även en läshänvisning till de olika avsnitten i planförslaget. Uppdaterad status för ingående åtgärder kan erhållas från Trafikverket, exempelvis www.trafikverket.se. Förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 från augusti 2017 bibehålls oförändrat inklusive de underlagsrapporter som hör till planförslaget.

Kapitelnumreringen i PM:et motsvarar den som finns i förslaget till nationell plan.

2.	Samhällsutveckling och utmaningar	2
3.	Vad försöker planförslaget lösa?	2
4.	Forskning och innovation	2
5.	Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet	2
6.	Vidmakthålla	3
7.	Trimnings- och miljöåtgärder	3
8.	Namngivna investeringar	4
9.	Stadsmiljöavtal, storstadsförhandlingar och statlig medfinansiering	7
10.	Nya stambanor	8
11.	Förslag på åtgärder per stråk	8
12.	Förväntade effekter av planförslaget	8
13.	Ekonomisk ram och finansiering	8



2. Samhällsutveckling och utmaningar

Beskrivningen i kap 2 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller.

3. Vad försöker planförslaget lösa?

Beskrivningen i kap 3 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller.

4. Forskning och innovation

Beskrivningen i kap 4 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller med följande justeringar enligt Regeringens fastställelsebeslut.

Regeringen betonar vikten av insatser för ökad forskning och innovation som planeras inom transportområdet som rör sjöfart. Regeringen understryker även betydelsen av insatser för att höja kunskapsnivån om hur transportsystemet kan utvecklas och vidmakthållas effektivt med mindre negativ miljö- och hälsopåverkan

Regeringens fastställelsebeslut, bilaga 2 sida 5 ff

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

5. Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

Inriktningen i kapitel 5 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller med följande justeringar enligt Regeringens fastställelsebeslut.

Regeringens fastställelsebeslut, bilaga 2 sida 12 ff

”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 kunskapshöjande insatser om samordning av godstransporter, i enlighet med beskrivning i regeringens kommande godsstrategi. Regeringen fördelar 33 miljoner kronor till dessa insatser under planperioden.

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

De utförligare beskrivningarna redovisades den 2 juli 2018 och finns tillgängliga via denna länk, [Fastställd nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#)

6. Vidmakthålla

Beskrivningen i kap 6 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller.

7. Trimnings- och miljöåtgärder

Inom Trimnings- och miljöåtgärder pekas i planbeslutet följande ut:

- Näringslivspott 1 200 miljoner kronor (ingår i Kapacitet och kvalitet)
- Samfinansiering av mötesseparering på regionala statliga vägar, upp till 1 000 miljoner kronor (ingår i Trafiksäkerhet och fördelas under perioden 2019 till 2022)
- Elvägar totalt 300 miljoner kronor, varav 240 miljoner kronor inom Kapacitet och kvalitet.

Jämfört med planförslaget justerar regeringen anslaget till trimnings- och miljöåtgärder från 36 miljarder till 35,4 miljarder, en minskning med 600 miljoner. Enligt regeringens beslut ska ramen för Miljöåtgärder minskas med 400 miljoner kronor under planperioden och med 200 miljoner kronor för Trimningsåtgärder.

I övrigt gäller Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 , med följande justeringar och skillnader i regeringens fastställelsebeslut.

Regeringens fastställelsebeslut, bilaga 2 sida 7 ff

”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.”

Ansök om samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder i länsplan 2018-2029:

<https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/samfinansiering-av-trafiksakerhetsatgarder-i-lansplan-2018-2029/>

8. Namngivna investeringar

Redovisningen av de namngivna åtgärderna i fastställelsebeslutet som återfinns i bilaga 1, är en bild av kostnads- och planeringsläget för respektive åtgärd augusti 2017.

En beskrivning av de större investeringarna finns på Trafikverkets hemsida: [Länk till underlagsrapport Namngivna investeringar 2018-2029](#) samt redovisas i bilaga 1.

De utpekade bristerna redovisas i: [Bilaga 1 Nationell transportplan 2018-2029-detaljer](#).

Justeringar och skillnader i regeringens fastställelsebeslut jämfört med Trafikverkets planförslag

Regeringen har i fastställelsen av planen gjort följande förändringar av de namngivna investeringar och utpekade bristerna jämfört med Trafikverkets förslag till plan. Kostnader redovisas i bil 1.

Nya åtgärder

Ingår i sin helhet i planen



- Ånge-Östersund järnväg, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
- E10 Kauppinen – Kiruna mötesseparering

Statliga medel ska fördelas inom utvecklingsramen

- Älmhult – Karlshamn (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana
- Göteborg – Borås nya stambanor
- Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd farled
- Pilotsträcka för elvägar - ska vara i drift 2021*

Åtgärder som utökats ekonomiskt under planperioden

- Gävle - Kringlan järnväg
- LTS (Längre, tyngre och större tåg); Övrigt stamnät, åtgärder för långa godståg
- Kontinentalbanan miljöskademål, bullerreducerande åtgärder

Åtgärder där ambitionsnivån under planperioden sänkts

- ERTMS, övrigt stamnät
- ERTMS, resterande banor exkl. Inlandsbanan
- Trimnings- och miljöåtgärder
- Trimning överfört till Elväg, pilotsträcka
- Forskning och innovation utveckling överfört till Elväg, pilotsträcka
- Stockholms C och Karlberg
- E4/Lv259 Tvärförbindelse Södertörn
- Helsingborg C – Maria dubbelspår*

Åtgärder som bortprioriterats (järnväg och väg)

- Luleå C etapp 1 och etapp 2
- Märsta station kapacitets- och tillgänglighetsåtgärder mm.
- Umeå C- Umeå Ö dubbelspår
- E14 Lockne – Optand
- E18 Frescati – Bergshamra-Stocksundbron, förbättrat kapacitet
- Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Råta linjen
- Regionalt cykelstråk, Täbystråket, delen Frescati-Mörby C
- E4, Trafikplatser Glädjen och Arlanda, kapacitetsförstärkning
- Regionalt cykelstråk, Märstastråket, Norrtull-Kista

* Förutsätter omfattande medfinansiering



- E6.20 Söderleden Socio-Ekodukt Fässbergsdalen
- E4 Genom Jönköping, additionskörfält
- E14 Blåberget-Matfors

Utpekade bristanalyser

Fastställelsebeslutet innehåller utpekade bristanalyser enligt a) – p). Ändringar jämfört med planförslaget markeras på följande sätt. Tillägg markeras med understrykning, justeringar markeras med genomstrykning.

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

Regeringar har även beslutat om följande när det gäller ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör (bilaga 2, s 12):



”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.”

Följande förslag till utpekade brister har utgått i fastställelsebeslutet:

- Göteborg – Landvetter – Borås, kapacitetsproblem och långa restider
- Borås – Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider
- Farleden i Göteborgs hamn, bristande kapacitet
- Helsingborg – Helsingör, behov av ny fast förbindelse
- Linköping – Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider
- Hässleholm – Jönköping, kapacitetsproblem och långa restider

9. Stadsmiljöavtal, storstadsförhandlingar och statlig medfinansiering

Beskrivningen i kap 9 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller med följande komplettering ur Regeringens fastställelsebeslut, bilaga 2 sida 11:

”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.”

Ur Regeringens fastställelsebeslut, bilaga 2 sida 10:

”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.”*

10. Nya stambanor

Beskrivningen i kap 10 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller med följande komplettering ur Regeringens fastställelsebeslut, bilaga 2 sida 9:

”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.”

11. Förslag på åtgärder per stråk

Beskrivningen i kap 11 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller med komplettering med de åtgärder som listas i kapitel 8 samt följande komplettering ur Regeringens fastställelsebeslut, bilaga 2 sida 9:

”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.”

12. Förväntade effekter av planförslaget

Effekterna beskrivs i kap 11 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) och med i den [Samlade effektbedömning](#) som redovisats den 31 januari 2018 samt i den Sammanställning i enlighet med 6 kap.16 § miljöbalken som finns i bilaga 4 i fastställelsebeslutet.

13. Ekonomisk ram och finansiering

Beskrivning av fastställelsebeslutet i ekonomiska termer

* Trafikverkets regleringsbrev ändrat 2018-06-28



Beskrivningen i kap 2 av [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#) gäller med följande komplettering.

”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 beställnings bemyndigande 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.”[†]

Ramarna är uttryckta i prisnivå 2017.

^{† †} Trafikverkets regleringsbrev ändrat 2018-06-28.

Ekonomiska ramar utifrån fastställelsebeslutet

Utifrån regeringens fastställelsebeslut fördelas den ekonomiska ramen enligt nedanstående tabell.

Statlig ram för planeringsperioden (prisnivå 2017)	Belopp i mnkr
Vidmakthållande av transportsystemet	
Vidmakthållande väg	164 000
Drift och underhåll vägar	132 100
Bärighet vägar	16 300
Bidrag till enskilda vägar	13 400
Forskning och innovation inom vidmakthållande väg	2 200
Vidmakthållande järnväg	125 000
Vidmakthållande järnväg	123 800
Forskning och innovation inom vidmakthållande järnväg	1 200
Summa Vidmakthållande av transportsystemet	289 000
Utveckling av transportsystemet	
S:a större investeringar i nationell plan (>100mkr)	193 472
Trimnings- och miljöåtgärder (< 100 mnkr)	35 160
Stadsmiljöavtal	12 000
Länsplaner	36 638
Övrig Utveckling	24 500
<i>varav planering, stöd och myndighetsutövning</i>	14 450
<i>varav forskning och innovation inom utveckling</i>	4 540
<i>varav bidrag Öresund och Inlandsbanan AB</i>	5 510
Räntor och amorteringar	30 740
Summa Utveckling av transportsystemet	332 510
Driftbidrag Icke statliga flygplatser	990 [‡]
Summa Utveckling av transportsystemet	333 500
Totalt	622 500

Länsplanerna

Regeringen fastställer den ekonomiska ramen för länsplanerna till ca 36,6 miljarder kronor, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med tidigare planperiod. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska

[‡] I summan ingår den del som överförs från Västernorrlands länsplan efter beslutet om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport-Stockholm/Arlanda från och med den 26 oktober 2019 samt driftbidrag för beredskapsflygplatser.



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 beställnings bemyndiganden för anslag 1 :1 Utveckling av statens transportinfrastruktur och anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm 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.

Länk till Trafikverkets beslut om länsplaneramar: [Fördelning av länsplaneramar 2018-2029](#)

Räntor och amortering

Se [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#).

Bidrag till Inlandsbanan, Öresundsbrokonsortiet och flygplatser

Se [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#).

Trimnings- och miljöåtgärder

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.

Åtgärdsområden	Belopp i mnkr
Tillgänglighet	15 160
Säkerhet	10 400
Miljö	9 600
Summa	35 160[§]

I övrigt se [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#).

[§] För att få överensstämmelse med fastställelsebeslutets 35 400 mnkr ska det till detta belopp läggas de 240 mnkr som avsatts för att finansiera det namngivna objektet Elväg, pilotsträcka.

PM

Ärendenummer

TRV 2018/63947

Projektnummer

[Projektnummer NY]

Dokumentdatum

2018-10-16

Sidor

12(12)



TRAFIKVERKET

Planering och stöd

Regeringen har utökat ramen till 14 500 mnkr för att finansiera informations och kunskapshöjande insatser samt en strategisk analys för en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör. I övrigt Se [Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029](#).