

Bilaga 1 till beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021

Innehållsförteckning

Målmedvetet, öppet och inbjudande arbete för infrastruktur för framtidens resor och transporter.....	3
Politiken – utmaningar och prioriteringar.....	3
Processen – ett nytt arbetssätt.....	6
Prestationen – viktiga insatser.....	8
Bäddat för fortsatt utveckling.....	11
Ramar för insatser i transportinfrastrukturen.....	14
Riksdagens beslut om fördelning av ramen.....	14
Regeringens beslut om direktiv till åtgärdsplaneringen.....	14
Medfinansiering.....	14
EU-medel.....	15
Banavgifter.....	15
Samfinansiering.....	15
Effektiviseringsarbetet inom Trafikverket.....	16
Nationell plan för drift och underhåll.....	16
Bärighetshöjande åtgärder i vägnätet.....	16
Enskilda vägar.....	17
Bärighetssatsningar på järnväg.....	17
Kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen.....	17
Nationell plan för utveckling av transportsystemet.....	17
Pågående och särskilt utpekade åtgärder.....	18
Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	18
Nya åtgärder.....	18
Övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet.....	18
Satsningar i Västra Götalands län.....	19
Stockholmsöverenskommelsen.....	19

Särskilda åtgärder för förbättrade godsflöden.....	20
Höghastighetsbanor.....	21
Lånefinansiering	21
Lågtrafikerade banor	22
Definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur	23
Genomförande och uppföljning.....	24
Nya transportpolitiska mål och ny organisation.....	24
Viktiga utgångspunkter.....	25
Redovisning av drift- och underhållsåtgärder	26
Redovisning av investeringsåtgärder	27

Bilaga 1a

Bilaga 1b

Målmedvetet, öppet och inbjudande arbete för infrastruktur för framtidens resor och transporter

Politiken – utmaningar och prioriteringar

I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är fungerande resor och transporter prioriterade. Det är en nödvändighet för Sveriges välstånd att effektivisera transportsystemet. Det är samtidigt nödvändigt att arbetet med att minska transportsystemets negativa miljöpåverkan fortsätter.

När alliansregeringen tillträdde år 2006 var det tydligt att det trafikslagsövergripande perspektiv som det länge diskuterats om fanns mer på papper än i praktiken. Transportområdet präglades fortfarande i hög grad av synsätt och metoder med utgångspunkt i respektive typ av infrastruktur såsom väg, järnväg eller farled. Regeringen har identifierat ett behov av att tydligare sätta kunder och användare i fokus och av att lyfta fram transportsystemets funktion i samhället. Utmaningen har varit att finna tekniskt, miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbara lösningar för behov som förändras när befolkning, bebyggelse och näringsliv utvecklas. Transportsystemets viktiga roll för utvecklingsmöjligheter och internationell konkurrenskraft har behövt förtydligas och utvecklas.

Som exempel på vilka utmaningar Sverige står inför kan nämnas att den globala tillväxten förväntas fortsätta öka efterfrågan på skogs- och mineralråvaror. Efterfrågan kommer att utvecklas i takt med krav från en ökande världsbefolkning, en utvecklad välfärd och därmed ökande industriell produktion. Sverige är Europas största producent av basvaror såsom papper, pappersmassa och järnmalm. En strategisk fråga är hur dessa naturresurser ska kunna förädlas och transporteras på ett effektivt och miljöanpassat sätt i hela kedjan från producent till kund.

Ett annat exempel är att kunskap blir en allt viktigare del av värdet i produktionen. Möjligheterna för enskilda att hitta ett arbete eller för företag att anställa medarbetare med rätt kompetens ökar med befolkningsmässigt större arbetsmarknadsregioner. Sveriges befolkning ökar och omfördelningar sker mellan olika platser. Nya bostadsområden och arbetsplatser växer fram. Regionförstoring ökar möjligheter för individer att hitta attraktiva arbetsplatser och livsmiljöer inom pendlingsavstånd. Väl fungerande persontransporter har därmed en ökande betydelse för näringslivets konkurrenskraft. I det sammanhanget bör också besöksnäringen uppmärksammas som en växande näringgren där god tillgänglighet till turistiska målpunkter kan ha avgörande betydelse.

Samtidigt som transportbehoven ökar finns en tydlig klimatutmaning. Klimatutmaningen ställer nya krav på transportsystemet och det efterfrågas allmänt i allt större utsträckning klimateffektiva och miljöanpassade transportlösningar. Transportsektorns andel av de svenska utsläppen av växthusgaser är över 30 procent. Under år 2008 och år 2009 har transportsektorns totala utsläpp av växthusgaser minskat. Transportsektorn är till stor del beroende av fossila bränslen och behovet av att minska utsläppen och därmed bidra till minskad klimatpåverkan är politiskt prioriterat såväl nationellt som inom EU. För att de svenska och internationella långsiktiga klimatpolitiska målen ska kunna nås krävs en genomgripande omställning av fordonsparken och transportsystemet. Enligt regeringen bör Sverige år 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Det är därför angeläget att de sammantagna investeringarna som görs inte försvårar måluppfyllelsen. Regeringen har vidtagit en rad åtgärder som främjar fordon med lägre koldioxidutsläpp och som till exempel inneburit att antalet miljöbilar ökat kraftigt sedan år 2006, men en effektivare utformning av infrastrukturen kan också bidra till att de klimatpolitiska målen nås.

Dessutom innebär risken för påtagligt förändrade och extrema väderförhållanden ökade krav på att säkra funktionen hos befintlig infrastruktur. Bl.a. behövs förstärkningar för att minska risken för ras och skred. Att drift och underhåll sköts är också viktigt för att till fullo kunna utnyttja transportsystemets kapacitet. Det måste i transportsystemet finnas beredskap för vintrar med mycket snö och kyla.

När regeringen tillträdde år 2006 blev det snart tydligt att de gällande planerna för utveckling av transportinfrastrukturen för åren 2004–2015 inte var realistiska i förhållande till de resurser som avsatts. Den tidigare regeringen redovisade i sin proposition 2003/04:95 Utökade ramar för väg och järnvägsinvesteringar 2004–2015 att det fanns ett kvarstående finansieringsbehov på 65,9 miljarder kronor för åtgärderna i planen. Dessutom medförde kostnadsökningar för investeringarna och ökade behov av medel för drift och underhåll att det redan i början av planperioden fanns så stora avvikelser mellan planerna och genomförandet att trovärdigheten i hela arbetet ifrågasattes. Vidare låg i slutet av planerna ett flertal s.k. symboliska starter, dvs. små summor för att kunna starta projekt som skulle fortsätta långt efter planperiodens slut. Av investeringsmedlen i nationella planen för åren 2004–2015 avsåg 107,7 miljarder kronor järnväg och 42,1 miljarder kronor väg. År 2008 var enligt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) resandet totalt 13,3 miljarder personkilometer på järnväg och totalt 108,1 miljarder personkilometer på väg.

Problemen förstärktes av att anläggningsbranschen länge kännetecknats av mycket små produktivitetsförbättringar jämfört med övrig industri

och en låg innovationstakt. Regeringen såg utmaningarna och identifierade några prioriterade områden för förändringar:

Användarperspektiv

Transportsystemet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda säkra, effektiva och miljöanpassade resor.

Trafikslag i samverkan

När användaren sätts i fokus är det naturligt att prioritera att hela resan eller transporten ska fungera. Det innebär att olika delar av resan eller transporten kan göras med olika trafikslag och att det är en fungerande helhet som är det intressanta. I den helheten ingår också att resan eller transporten kan ha start eller mål utanför landets gränser.

Transportsystem för ett hållbart sambälle

Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att Sverige ska kunna konkurrera på en global marknad och transportbehoven har även i ett mycket långt tidsperspektiv ökat kontinuerligt. Resor och transporter bidrar till en önskad samhällsutveckling som bland annat innebär en ökad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Det är därför inget mål i sig att minska resandet eller transportarbetet. Transportsystemet ska vidare utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Kommunikationer med utgångspunkt i resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål är i fokus. För att detta ska lyckas krävs ett realistiskt synsätt på vad resenärer och transportörer tycker är viktigt och hur det påverkar deras val. Efterfrågan på klimateffektiva lösningar ökar och politiken ska underlätta för resenärer och transportköpare att välja sådana alternativ. Ett bra samspel mellan planering, bebyggelse, trafik och infrastruktur bidrar till detta.

Transportsystemet ska planeras utifrån en helhetssyn där utveckling av transportsystemet samverkar med en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet. Insatser behövs för att åtgärda befintliga problem med barriärer i landskap och tätorter, påverkan på biologisk mångfald, buller, mark-, vatten- och luftföroreningar osv. Ny infrastruktur ska planeras och genomföras så att intrång i natur- och kulturmiljöer minimeras och nya konflikter undviks eller förebyggs. Även drift- och underhållsinsatser ska planeras och utföras så att behoven av ökad miljöanpassning tillgodoses. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska vidare anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Ökad effektivitet och mer infrastruktur för pengarna

Det finns ett stort behov av effektivisering inom transportsektorn. Arbetssätt och myndighetsstrukturer har de senaste åren setts över och regeringen har bl.a. beslutat om att bilda Trafikverket och Trafikanalys

samt bolagen Vectura Consulting AB, Svevia AB (publ), Infranord AB och Swedavia AB. Det finns en potential för förbättrad produktivitet inom anläggningsbranschen och staten bör bidra till det genom sitt arbetssätt vid upphandlingar. Det är också angeläget att uppmuntra till medfinansiering av transportinfrastruktur, eftersom ökat samarbete kan ge bättre utformning av åtgärderna och totalt sett ge utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen.

Processen – ett nytt arbetssätt

Regeringen har strävat efter att ha en öppen och inbjudande attityd genom hela åtgärdsplaneringsprocessen och har underlättat för inspel genom att kontinuerligt informera om vilka steg som tagits och vad som är på gång. Arbetssättet har bidragit till väl avvägda och förankrade förslag.

Processen med att ta fram nya planer inleddes år 2006 genom att regeringen gav SIKa, Banverket, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket och Vägverket i uppdrag att utarbeta inriktningsunderlag i nära samverkan med regionerna. Landstingen i Västra Götaland och Skåne län fick samtidigt regeringens erbjudande om att lämna ett sammanhållet underlag för infrastrukturen. Uppdragen redovisades den 27 juni 2007 och redovisningarna remissbehandlades sedan. Den 4–5 oktober 2007 genomfördes möten där företrädare för samtliga planeringsansvariga organ på regional nivå (samverkansorgan, regionala självstyrelseorgan samt länsstyrelser) och företrädare för drygt 20 bransch- och intresseorganisationer inbjöds för att presentera sina synpunkter. Proposition 2008/09:35 Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt som är resultatet av inriktningsplaneringen, baserades också på ett antal andra remissbehandlade underlag. Bland dessa kan nämnas Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet (SOU 2007:58), Strategiskt nät av kombiterminaler – intermodala noder i det svenska godstransportsystemet (Banverket F07-10649/TR20), Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70), Sverige inför klimatförändringarna – hot och möjligheter (SOU 2007:60), Svensk klimatpolitik (SOU 2008:24), Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål (SIKA Rapport 2008:1), Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling (Koll framåt, Vägverkets publikation: 2008:33) samt olika myndighetsuppdrag om cykling och turism. Dessutom genomfördes öppet hus om frågorna på Centralstationen i Stockholm den 5 oktober 2007 samt seminarier på olika platser runt om i landet om bland annat hållbara resor och transporter, turism och infrastruktur, tillgänglighet och regionförstoring, effektiva och hållbara godstransporter samt barns och ungdomars syn på framtidens transportsystem. Regeringen överlämnade infrastrukturpropositionen till riksdagen den 25 september

2008 och riksdagen fattade beslut med anledning av propositionen den 19 december 2008 (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/2009:145).

Förberedelser inför åtgärdsplaneringen

Regeringen uppdrog den 17 januari 2008 åt Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen (nedan benämnt trafikverken) samt länsstyrelserna i Stockholms, Västmanlands, Norrbottens, Västernorrlands och Jämtlands län att inleda förberedelsearbetet för åtgärdsplaneringen. Regionala självstyrelseorgan eller samverkansorgan i övriga län erbjöds att göra samma sak. Trafikverken fick samtidigt i uppdrag att gemensamt utveckla en metod för genomförande av strategiska miljöbedömningar. Uppdraget om att inleda förberedelsearbetet redovisades för regeringen den 30 september 2008 genom att trafikverken och länen presenterade systemanalyser samt att trafikverken presenterade en metodbeskrivning för miljöbedömning.

Genomförande av åtgärdsplaneringen

Efter riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen beslutade regeringen den 19 december 2008 om uppdrag till trafikverken och länen att genomföra åtgärdsplanering. Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen¹ fick i uppdrag att ta fram ett gemensamt förslag till en nationell transportslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Samtidigt fick planeringsansvarig organisation i respektive län i uppdrag att ta fram transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. Direktiv för arbetet preciserades i bilaga till beslutet. Trafikverkens förslag till nationell plan lämnades till regeringen den 31 augusti 2009 och skickades samtidigt på remiss tillsammans med miljökonsekvensbeskrivningen. Remissvaren skulle komma in senast den 2 november 2009, samma dag som även länen skulle lämna in sina remitterade förslag till regeringen. Trafikverken hade också regeringens uppdrag att kommentera länets prioriteringar ur ett nationellt perspektiv senast den 15 december 2009. Den 15 december 2009 lämnade trafikverken också en samlad effektbedömning av planförslagen till regeringen samt en remissammanställning avseende miljökonsekvensbeskrivningen.

Under åtgärdsplaneringen har för första gången en miljöbedömning genomförts i enlighet med miljöbalkens regler. Genom miljöbedömningen har miljöaspekter integrerats löpande i planeringen vilket bidragit till att perspektivet hållbar utveckling kunnat beaktas i planeringsprocessen. Den betydande miljöpåverkan som planförslaget enligt trafikverken kan antas medföra är i dessa fall dokumenterad i en miljökonsekvensbeskrivning och har beaktats i beredningen av planförslaget inför regeringens beslut.

¹ Från den 1 januari 2009 övertogs Luftfartsstyrelsens uppdrag av Transportstyrelsen.

SIKA och konsulten PricewaterhouseCoopers (PWC) har i samarbete med Transportekonomiskt institut i Norge kvalitetssäkrat och granskat underlag i processen. Deras synpunkter har varit ett av underlagen i beredningen av planerna. SIKA har haft ett övergripande ansvar för att samordna kvalitetssäkringsprocessen mellan till exempel trafikverken och ansvariga för den regionala planeringen. PWC har genomfört stickprovvisa kontroller av trafikverkens och regionernas samhällsekonomiska kalkyler. Tjugo objekt granskades och vissa brister kunde påvisas vid granskningarna. Dessa brister gav inte regeringen anledning till att vidta åtgärder för objekten men bristerna visade att det fortsättningsvis krävs förbättringar bland annat avseende spårbarhet för kalkyler.

Den 29 januari 2010 genomfördes ett möte där nationella och regionala företrädare som arbetat med planförslagen gavs möjlighet att reflektera kring arbetssätt och innehåll i planförslagen. Vid mötet fanns en stor enighet om att bildandet av Trafikverket innebär ett viktigt steg för att det trafikslagsövergripande synsättet ska få genomslag och att det öppna och inbjudande arbetssättet med infrastrukturplanerna varit positivt.

Prestationen – viktiga insatser

Närtidssatsning

Åren 2007 och 2008 genomförde regeringen engångsamorteringar omfattande ca 35 miljarder kronor på lån som tidigare tagits upp för infrastrukturinvesteringar. Detta har medfört att infrastrukturanslagen i större utsträckning kan användas för nya konkreta åtgärder i stället för amorteringar och räntebetalningar. Genom dessa åtgärder slog också regeringen fast att infrastrukturåtgärder ska finansieras via anslag och inte via lån. Åtgärderna har också bidragit till att öka transparensen i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn.

För att öka realismen i planernas genomförande har regeringen genomfört en närtidssatsning under åren 2009–2011. Närtidssatsningen innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras betydligt genom att tempot i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidssatsningen säkerställs att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt har kunnat tidigareläggas i hela landet. Tillsammans med de ambitionsökningar som görs när det gäller drift och underhåll av vägar och järnvägar uppgår regeringens extra satsning på infrastrukturen åren 2009–2010 totalt till ca 11 miljarder kronor.

Med anledning av regeringens förslag i budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1) tillförde riksdagen med anledning av regeringens förslag ytterligare 1,6 miljarder kronor till infrastrukturen för åren

2009–2011 (bet. 2009/10:FiU1, rskr. 2009/10:34). Medlen kommer att användas för insatser inom både väg- och järnvägsområdet i syfte att dämpa sysselsättningsnedgången och för att skapa ökad tillgänglighet i transportsystemet. En tidigareläggning av redan planerade insatser på vägsidan genomförs bland annat för att åtgärda ett eftersatt underhåll motsvarande ett belopp om 753 miljoner kronor. På järnvägssidan tillförs 547 miljoner kronor för att redan pågående projekt ska kunna byggas både snabbare och mer rationellt.

Ökade medel till drift och underhåll för att upprätthålla funktionen hos systemen

Avsättningarna för drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar har ökat i flera steg. År 2006 var avsättningen 3,8 miljarder kronor för drift och underhåll av järnväg och 7,1 miljarder kronor för väg. Fyra år senare är nivåerna 5,2 miljarder kronor respektive 9,1 miljarder kronor. Även statsbidraget till enskilda vägar har ökat från 691 miljoner kronor år 2006 till 917 miljoner kronor i år.

Skötseln av den befintliga infrastrukturen har stor betydelse för transportsystemets funktion. Drift- och underhållsinsatser innebär att brister åtgärdas och kan också omfatta ett visst mått av modernisering och förbättring t.ex. i form av ökad bärighet och nya och bättre säkerhetssystem. De utökade medlen har bland annat gett möjlighet till kraftsamlingar av åtgärder på järnvägssystemen i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län.

I början av år 2009 såg regeringen flera skäl till att gå vidare med en större satsning på drift och underhåll av vägar och järnvägar. Detta skedde för att undvika kapitalförstöring av den befintliga infrastrukturen som hade ett eftersatt underhåll på både väg- och järnvägssidan och för att nå målen i transportpolitiken. Den förväntade lågkonjunkturen år 2009 och år 2010 innebar också att förstärkta satsningar på infrastrukturunderhåll kan ge jobb redan på relativt kort sikt samtidigt som satsningarna är viktiga tillskott för ökad tillgänglighet i transportsystemet. Mot denna bakgrund beslutade riksdagen på regeringens förslag att satsa ytterligare 1 miljard kronor på drift och underhåll av vägar och järnväg under åren 2009–2011 (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, rskr. 2009/10:34). Åtgärderna inriktas på brounderhåll, vägbeläggning och strömförsörjning.

Medel som kompletterar den totala statliga ramen

Intresset för att medverka med medfinansiering har varit stort under åtgärdsplaneringen. Att lämna bidrag till statlig infrastruktur är dock en frivillig uppgift för kommuner och landsting och ändrar inte på den grundläggande ansvarsfördelningen mellan stat och kommun. Den statliga finansieringsramen på 417 miljarder kronor för infrastrukturåtgärder som riksdagen beslutat har därmed kunnat kompletteras så att åtgärder på sammanlagt ca 482 miljarder kronor

möjliggörs. Viktiga bidrag kommer från brukaravgifter av olika slag. Trängselskatten i Stockholm ger ett väsentligt bidrag och nu har även kommunfullmäktige i Göteborg anslutit sig till en modell för trängselskatt som ger möjlighet att genomföra viktiga åtgärder i den Västsvenska infrastrukturen till gagn för både kollektivtrafik och effektiva gods- och persontransporter. Genomförandet av de objekt i Västra Götalands län som ska finansieras med trängselskatteintäkter förutsätter även att riksdagen fattar beslut i enlighet med det förslag om införande av trängselskatt i Göteborg som regeringen avser att presentera.

Avtal har även undertecknats om medfinansiering av vägbroar genom vägavgifter.

Medel från EU kommer också att vara viktiga tillskott till den statliga finansieringsramen.

Utveckling av banavgifterna kommer att leda till successivt ökade avgiftsnivåer och högre intäkter, vilket ger ökat utrymme för kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen.

Flexibiliteten i systemet har ökat bland annat genom ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter som möjliggjort för kommuner och landsting att bidra till investeringar med nytta för deras invånare, även om själva insatsen genomförs inom ett annat geografiskt område.

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar

Medel i den statliga anslagsramen kan användas till medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar. Det kan till exempel vara medfinansiering av spåranläggningar eller resecentrum. Under planperioden uppgår den statliga medfinansieringen till ca 8,8 miljarder kronor. Den totala investeringen under planperioden av de som får statlig medfinansiering uppgår till ca 7,4 miljarder kronor. Tillsammans är det investeringar på omkring 16 miljarder kronor som genomförs.

Internationellt samarbete

För att skapa fungerande rese- och transportkedjor är det viktigt att ha ett perspektiv som går utanför Sveriges gränser. Initiativ har tagits för att stärka samarbetet med Sveriges grannländer. Gemensamma kartläggningar av den gränsöverskridande infrastrukturen har skett tillsammans med Finland respektive Norge. De har resulterat i ett antal konkreta samarbetsprojekt. Som exempel kan nämnas att Sverige tillsammans med Norge verkar för att vägsträckningen mellan Gävle och Oslo ska klassas som Europaväg. Sverige och Norge samarbetar också i en utredning om vilka åtgärder som krävs för att Meråkerbanan i Norge

och Mittbanan i Sverige ska bidra till en förstärkning av det mittnordiska transportsystemet i stråket Trondheim–Östersund–Sundsvall. Tillsammans med Finland arbetar Sverige för att åstadkomma bättre transportförutsättningar för gruv- och mineralindustrin i norra Skandinavien. Även inom ramen för EU:s Östersjöstrategi sker samarbete på infrastrukturuområdet. Sverige är tillsammans med Litauen koordinator för dessa delar i strategin. På Sveriges initiativ har arbetet med en transportstudie, Baltic Transport Outlook, påbörjats. Den ska bidra till bättre underlag när det gäller planering av investeringar. I studien ska såväl nuvarande som framtida flöden för regionens gods- och persontransporter beskrivas. Studien ska vara klar år 2011. Detta är också viktiga inspel i arbetet med att utforma det framtida Europeiska transportsystemet.

Sverige och Danmark för kontinuerligt en dialog om utvecklingen av transportinfrastrukturen i Öresundsregionen. Dialogen sker på flera nivåer såväl regionalt som nationellt. Som exempel kan nämnas en översyn av avtalen för Öresundsbron som behövs för att anpassa avtalen till dagens behov.

Bäddat för fortsatt utveckling

Trafikverket har en nyckelroll

Med beslutade planer för 2010–2021 kommer under de närmaste åren åtgärd efter åtgärd att genomföras och därmed förbättra möjligheterna för människor och företag att resa och transportera på ett i alla avseenden hållbart sätt. Transportsystemet är omfattande och förändringar tar tid att genomföra. Flera av de insatser som regeringen genomfört kommer att få sina tydliga effekter först om några år. En grund för en fortsatt god utveckling har också lagts genom tillskapandet av det nya Trafikverket som ger möjlighet till transportslagsövergripande analyser och nya effektivare arbetssätt. I kraft av sin storlek kommer Trafikverket att spela en viktig roll för att genom sina upphandlingar driva på utvecklingen inom anläggningsbranschen. Metoder håller på att tas fram för att följa upp att anläggningsbranschen blir effektivare. Till exempel har regeringen gett Statskontoret i uppdrag att utveckla modeller och metoder för att mäta produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen. Statskontoret ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 30 september 2010. Vidare har regeringen tillsatt en kommitté som ska följa upp och analysera de statliga beställarnas åtgärder med avseende på förbättrad produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen (dir. 2009:92). Kommittén ska redovisa sitt uppdrag halvårsvis med en slutredovisning senast den 30 juni 2012.

Effektivitet och flexibilitet

Planeringsprocessen har utvecklats för att kunna ta in praktiska och aktuella kunskaper från regioner med närhet till sin befolkning och sina företag. Trafikverksutredningen visade i betänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31) att det finns behov av förändring i planeringsprocesserna för transportinfrastruktur, bland annat utifrån perspektiven ökad flexibilitet och ökat regionalt inflytande. Mot den bakgrunden gav regeringen den 15 oktober 2009 Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen i uppdrag att gemensamt lämna förslag till ett nytt planeringssystem för transportinfrastrukturen. Den 26 februari 2010 överlämnades förslaget till regeringen.

I slutet av augusti i år kommer Transportinfrastrukturkommittén att överlämna ett betänkande till regeringen. Kommittén har sedan i mars 2009 i uppdrag att föreslå åtgärder för att effektivisera den fysiska planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur i syfte att förkorta ledtiderna fram till färdig anläggning (dir. 2009:16).

Den miljöbedömning enligt miljöbalken som för första gången genomförts på nationell nivå har i planarbetet gett lärdomar och väckt frågor om hur man på ett effektivare sätt kan integrera miljöaspekter i infrastruktur- och transportplaneringen. Det gäller bl.a. att identifiera brister i det befintliga transportsystemet och prioritera de lösningar som på bästa sätt tillgodoser miljö- och klimatmålen.

Nya möjligheter för medfinansiering av transportinfrastruktur

Genom lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter har kommuner möjlighet att delta i finansiering av väg- och järnvägsinfrastruktur även om det ligger utanför kommunens verksamhetsområde. I åtgärdsplaneringen finns ett uttalat intresse från kommuner för att även kunna medverka i medfinansiering av sjöfartens infrastruktur. I syfte att skapa förutsättningar för en enhetlig tillämpning av kommuners möjlighet att medverka i transportslagsövergripande infrastrukturprojekt avser regeringen att under år 2010 bereda förslag till lagstiftning som kan möjliggöra detta.

Förstärkt internationellt perspektiv

Sverige är ett handelsberoende land med mycket internationella kontakter. Det stora handelsberoendet tillsammans med Sveriges geografiska läge gör det nödvändigt att ha ett tydligt internationellt perspektiv på såväl godstransporter som på vad som påverkar företags lokalisering och människors val av bostadsort. För att ge goda förutsättningar för framtida prioritering av infrastrukturåtgärder avser regeringen att ge det nya Trafikverket i uppdrag att identifiera och analysera vilka de strategiska frågorna om internationella person- och godstransportströmmar är för Sverige och vilka konsekvenser de bör få

för framtida prioriteringar av infrastrukturåtgärder i Sverige och för samarbeten med andra länder.

Mellan Sverige och Danmark finns tydliga lokala, regionala och internationella kopplingar. Därför handlar kontakter mellan Sverige och Danmark både om att åstadkomma en fungerande tillväxtregion och att finna lösningar för långväga godstrafik genom länderna. Den stora utmaningen på kort sikt är att anpassa den landbaserade transportinfrastrukturen till att möta de ändringar i transportflöden som den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att innebära.

Den gränsöverskridande transportinfrastrukturen i Öresundsregionen består i allt väsentligt av Öresundsbron och färjeförbindelserna från Ystads, Trelleborgs, Malmös och Helsingborgs hamnar. I det fortsatta samarbetet med Danmark är en fråga att utnyttja Öresundsbrons kapacitet så effektivt som möjligt och att tillse att den anslutande transportinfrastrukturen till Öresundsbron effektiviseras och dimensioneras för att kunna möta öknningar i transportflödena. I detta sammanhang prövas behovet av och möjligheterna till ytterligare fast kapacitet till Danmark.

Inom EU-arbetet är utgångspunkten att skapa ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem där klimatutmaningen möts, samtidigt som EU stärks och näringslivet får ökad konkurrenskraft. Utformningen av TEN-T (Transeuropeiska transportnätverk) är en viktig fråga för regeringen. Ett arbete pågår nu på europeisk nivå med att revidera riktlinjerna för TEN-T. Sverige har varit aktivt i den processen och initierat ett samarbete med de nordiska och baltiska länderna. Den svenska linjen har varit att de nuvarande 30 prioriterade TEN-projekten bör ersättas av ett prioriterat nätverk.

Det är viktigt att transportsystemet fungerar bra över nationens gränser och att kopplingar mellan de olika transportslagen förbättras. Inom EU pågår ett arbete att ta fram en särskild Green Corridor Action Plan. Gröna korridorer innebär både utveckling av logistiklösningar och förbättringar av infrastrukturen. Kriterier för Gröna korridorer ska också arbetas in i den nya strategin och riktlinjerna för TEN-T. Med de visioner och ambitioner som har målats upp särskilt under hösten 2009 kopplat till Sveriges ordförandeskap är det uppenbart att några Gröna korridorer genom Sverige och vidare ut till kontinenten kommer att etableras. När Fehmarn Bält-förbindelsen invigs år 2018 ska den utgöra en viktig länk i den Gröna Korridoren Oslo-Rotterdam, Green Corridor 1. Aktuella korridorer/stråk förutom Oslo-Rotterdam är bland annat korridoren Stockholm-Palermo som helt eller delvis bör utvecklas till en grön korridor. Sträckan München-Turin ingår redan i ett sådant projekt, Green Corridor Brenner. För korridoren Hallsberg-Maschen håller ett

projekt på att startas. De redan inledda Interreg-projekten Scandria och East West Transport Corridor är också viktiga i sammanhanget.

När det gäller projektansökningar för enskilda projekt har Sverige varit aktivt och lämnat in ett stort antal ansökningar de senaste åren. De medel som Sverige får från EU för TEN-projekt har ökat under de senaste åren, från ca 250 miljoner kronor per år till ca 350 miljoner kronor per år. Dessa medel utökar utrymmet för infrastrukturprojekt.

Ramar för insatser i transportinfrastrukturen

Riksdagens beslut om fördelning av ramen

Enligt riksdagens beslut (bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126 och bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och budgetpropositionen uppgår den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2010–2021 till 417 miljarder kronor i 2009 års priser. Den totala statliga finansieringsramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt.

- 136 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet,
- 217 miljarder kronor till den statliga ramen för utveckling av transportsystemet, som ska gå till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, räntor och amorteringar m.m.

Regeringens beslut om direktiv till åtgärdsplaneringen

I direktiven för åtgärdsplaneringen den 19 december 2008 (N2008/8698/IR, N2008/8869/IR [delvis]) beslutade regeringen att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 217 miljarder kronor ska delas upp i en del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 183,9 miljarder kronor samt i en del på 33,1 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Medfinansiering

Utöver de givna ekonomiska ramarna tillkommer medel genom avtal om medfinansiering som Trafikverket och länen tecknat för enskilda objekt samt brukarfinansiering och EU-medel. Totalt ca 65 miljarder kronor tillförs genom detta under planperioden. Bidragen från trängselskatter och vägavgifter för de nu aktuella investeringarna ska, enligt avtalen,

genereras från skatte- och avgiftsintäkter under tidsperioder om 25–30 år. Bidragen ska täcka kostnader för byggande samt räntor och amorteringar under hela tidsperioden. Under planperioden kommer investeringar på uppskattningsvis 42,3 miljarder kronor att genomföras genom medfinansiering från trängselskatter och vägavgifter. Medfinansiering genom trängselskatter bidrar med 39,9 miljarder kronor och vägavgifter bidrar med ca 2,4 miljarder kronor. EU-medel beräknas bidra med ca 4 miljarder kronor. För de objekt som nämns i detta beslut finns i nuläget 51 undertecknade avtal om medfinansiering. Trafikverket ansvarar för att åtgärder genomförs i enlighet med ingångna avtal för de objekt som pekas ut i bilagorna 1a och 1b. Medfinansieringsåtgärderna på ca 42,3 miljarder kronor under planperioden finansieras både genom trängselskatteintäkter och avgifter samt genom lån i Riksgäldskontoret. Medfinansieringen genom upptagning av lån kommer att återbetalas genom trängselskatter och vägavgifter under en längre tidsperiod, ca 25–30 år.

EU-medel

Sverige söker årligen medel från EU för investeringar och utredningar på TEN-nätet. Sverige får årligen ca 350 miljoner kronor från EU för detta ändamål. Regeringen bedömer att storleken på bidragen för hela perioden 2010–2021 blir ca 4 miljarder kronor, som utökar möjligheten till investeringar i transportsystemet.

Banavgifter

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåransläggningar. Banverket bedriver, på regeringens uppdrag, ett arbete för att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. Detta arbete kommer att innebära successivt ökade avgiftsnivåer under de kommande åren. De ökade intäkterna utgör ytterligare tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen, vilket leder till bättre framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare. Intäkterna från banavgifter beräknas enligt Banverket uppgå till ca 15,6 miljarder kronor under planperioden, vilket är 8,8 miljarder kronor mer än dagens intäktsnivå. För att förbättra överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn överväger regeringen att redovisa intäkterna av banavgifterna på statsbudgeten från och med år 2011. En motsvarande justering av anslagens nivåer ska då föreslås till riksdagen.

Samfinansiering

Länen kan prioritera att i länsplanerna fördela medel till objekt i nationell plan, så kallad samfinansiering. Samfinansieringen omfattar ca 2 miljarder

kronor. Medel som avsatts för det nationella transportsystemet kan på motsvarande sätt användas för åtgärder i det regionala transportsystemet.

Effektiviseringsarbetet inom Trafikverket

Vid bildandet av Trafikverket skapas förutsättningar för att ta till vara synergier genom sammanförandet av Vägverket och Banverket. Trafikverket som kvalificerad beställare av varor och tjänster kan också ytterligare utvecklas och effektiviseras. De effektiviseringsvinster som uppstår genom detta arbete kommer att frigöra medel som ska användas till Trafikverkets väg- och banhållning.

Nationell plan för drift och underhåll

Trafikverken har redovisat strategier för drift och underhåll i sitt förslag till trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet. Under planperioden är ramen för drift och underhåll av statliga vägar totalt 136 miljarder kronor och drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet totalt 64 miljarder kronor.

Drift och underhåll utgör en väsentlig del av väg- och banhållningen i landet och har två huvuduppgifter:

- att se till att väg- och järnvägsnätet fungerar och att användarna får rätt kvalitet i de dagliga resorna och transportererna,
- att se till att investeringarna i landets väg- och järnvägsnät underhålls, så att de kan användas för transporter under hela den planerade livslängden.

Trafikverken bedömer att effekterna av tilldelad ram för drift och underhåll på järnvägsnätet bland annat är förbättrad ankomstpunktlighet i storstäder och på de större stråken jämfört med i dag. Järnvägsnätet inom storstadsområden och större stråk ska bli bättre rustat att klara större störningar till följd av förändrat klimat, extraordinära händelser etc.

Den tilldelade ramen för drift och underhåll bidrar till att standarden på vägnätet kan upprätthållas även med den prognostiserade trafikökningen. Jämnare kvalitet uppnås på det lågtrafikerade vägnätet. Trafikverket ska verka för att en utjämning av leveranskvaliteten på vägnätet över landet genomförs. Det ska finnas en hög beredskap för att undvika störningar och stopp i trafiken på det högtrafikerade vägnätet. Detta leder till förbättrad framkomlighet och kundnytta i form av minskade restider.

Bärighetshöjande åtgärder i vägnätet

Ramen för bärighetshöjande åtgärder ska uppgå till 14,8 miljarder kronor under perioden 2010–2021 och gå till bärighetsklasshöjande åtgärder på

broar och vägar, beläggning av grusvägar, tjälsäkring, flexibilitet på grund av ökande antal specialdispenser, anpassning av utpekade, för näringslivet, viktiga vägar till dagens laster samt förbättringsåtgärder för att riskreducera vägnätet utifrån klimatförändringar och sårbarhet.

Enskilda vägar

Statlig medfinansiering för drift och underhåll av enskilda vägar ska uppgå till 12 miljarder kronor under perioden 2010–2021.

Bärighetssatsningar på järnväg

Kostnader för bärighetshöjande åtgärder på järnväg ska ingå i ramen för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet.

Kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen

Intäkterna från banavgifter kommer enligt Banverkets prognos att vara 8,8 miljarder kronor högre under perioden 2010–2021, än de skulle ha varit vid dagens intäktsnivå. Intäktsökningen beräknas ge ett ökat utrymme för kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen under planperioden, bl.a. kraftförsörjningsåtgärder och ERTMS-investeringar. ERTMS är ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar med syftet att möjliggöra gränsöverskridande tågtrafik. Regeringen bedömer vidare att intäktsökningarna också ger ett utrymme för att elektrifiera järnväg till hamnar.

Nationell plan för utveckling av transportsystemet

Investeringsutrymmet för planperioden uppgår till ca 249 (184+65) miljarder kronor.

De åtgärder som genomförs i planen bidrar till ökad nytta för transportsektorns kunder, medborgare och näringsliv. Om tio år kommer fler medborgare att enklare och snabbare kunna nå sitt arbete och andra aktiviteter, samtidigt som näringslivet har fått nya möjligheter till mer klimatvänliga och effektiva transportkedjor tack vare åtgärderna i infrastrukturplanerna för 2010–2021. Åtgärderna i den nationella planen och i länsplanerna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen och därmed till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Förutsättningarna för både person- och godstransporter gynnas. Planerna leder till ökad tillgänglighet och skapar större sammanhängande arbetsmarknader, leder till färre dödade och skadade i trafiken, en ökad andel kollektivtrafik och att mer gods transporteras på järnväg.

Det trafikslagsövergripande perspektivet är centralt för effektiva åtgärder. Regeringen har därför, jämfört med trafikverkens förslag till nationell plan, särskilt prioriterat satsningar med koppling till sjöfart och godstrafik som kan gynna valet av mer miljö- och klimatvänliga transporter hela vägen från start till mål, även för transporter som går långa sträckor utanför landets gränser. Järnvägar har också fått ett större utrymme av investeringarna än enligt trafikverkens förslag, bland annat genom den helhetslösning för Västsverige som möjliggörs, vilket ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik och regionförstoring samt effektiviserar nationella och internationella godsflöden. Insatsen medfinansieras bland annat genom införande av trängselskatt i Göteborg.

Pågående och särskilt utpekade åtgärder

Pågående åtgärder och åtgärder som särskilt pekats ut i riksdagens beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt och i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:35, prop. 2008/09:1, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126 och bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145), den så kallade närtidssatsningen, ska genomföras i enlighet med tidigare fattade riksdags- och regeringsbeslut. De åtgärder som avses framgår av bilaga 1a.

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

I riksdagens beslut med anledning av regeringens budgetproposition för 2010 (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, rskr. 2009/10:34) framgår att det årliga anslaget för driftbidrag till ickestatliga flygplatser ska uppgå till 103 miljoner kronor, vilket för planperioden 2010–2021 motsvarar totalt 1 236 miljoner kronor. Från och med år 2012 ska den del av driftbidraget som går till ickestatliga flygplatser som inte har upphandlad trafik, överföras till de regionala ramarna. Storleken på denna överföring är beroende av vilka icke statliga flygplatser som från år 2012 har upphandlats respektive annan trafik. De medel som tillförs berörda län kan användas för drift till ickestatliga flygplatser eller till andra åtgärder i de regionala trafiksystemen.

Nya åtgärder

Utöver pågående och särskilt utpekade åtgärder innehåller den nationella planen för utveckling av transportsystemet namngivna åtgärder i transportinfrastrukturen enligt bilaga 1b.

Övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet

Ramen för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet är 38 miljarder kronor för perioden 2010–2021. Trafikverket ska senast den 31 oktober 2010 redovisa ett förslag till fördelningen av medlen utifrån de transportpolitiska målen.

Satsningar i Västra Götalands län

I Västra Götalands län genomförs insatser om ca 61 miljarder kronor, varav ca 51 miljarder kronor under planperioden. Insatserna är viktiga för att minska trängseln och den därtill hörande miljöbelastningen i de centrala delarna av Göteborg, skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik och regionförstoring, ge bättre tillgänglighet till viktiga målpunkter i regionen samt för att effektivisera näringslivets nationella och internationella godsflöden. Större objekt som ingår i satsningen är Västlänken, Marieholmstunneln med anslutningar, Hamnbanan, kollektivtrafikomställning K2020 med del av Götaälvbron, E45 Angeredsbron–Trollhättan samt dubbelspår Göteborg–Trollhättan.

Vägverket, Banverket, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland, Göteborgs kommun och Göteborgsregionens kommunalförbund har i avtal uttryckt sin avsikt att inom ramen för åtgärdsplaneringen ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande för Västsveriges viktiga transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder (det s.k. Västsvenska paketet). Överskottet från trängselskatt i Göteborg ska bidra med ca 14 miljarder kronor, varav uppskattningsvis 8 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Därtill kommer regionala/lokala bidrag, marknyttor och annan medfinansiering på ca 3 miljarder kronor. För att möjliggöra tidigareläggning av investeringar, som finns med i den nationella planen för perioden 2010–2021, är bland andra Västra Götalandsregionen beredda att medverka till en finansieringslösning för ett antal åtgärder, bland annat Hamnbanan, Marieholmsbron. Åtgärderna syftar till att förbättra de nationella godsflödena till och från Göteborgs hamn. Trafikverket ska inleda förhandlingar om att ingå avtal om detta.

Insatserna i Västra Götalands län ingår i de planer som fastställs genom detta beslut.

Stockholmsöverenskommelsen

I december 2007 nåddes en uppgörelse mellan statens förhandlingsman och företrädare för Stockholmsregionen om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar. Dessa trafik- och infrastruktursatsningar, vilka har kommit att benämnas Stockholmsförhandlingen, innebär att bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar säkerställs, ökad spårbandens trafikkapacitet och minskade samhällsekonomiska förluster till följd av trängsel.

Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen Stockholms län, Stockholms läns landsting, Kommunförbundet Stockholms län och Stockholms kommun har i avtal gett uttryck för sina åtaganden att, inom ramen för

åtgärdsplaneringen, ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av de trafik- och infrastruktursatsningar som innefattas i Stockholmsförhandlingen. Finansiering ska ske i form av statliga anslag, intäkter från trängselskatt, medfinansiering från kommuner och andra intressenter samt vägavgift.

Överenskommelsen omfattar trafik- och infrastruktursatsningar till en kostnad om 100 miljarder kronor, varav 94 miljarder kronor under planperioden. Större objekt som ingår i överenskommelsen är Citybanan, Förbifart Stockholm, E18 Hjulsta–Kista, Mäljarbanan Barkarby–Kallhäll samt länsväg 259/Södertörnsleden. Insatserna i överenskommelsen ingår i de planer som fastställs genom detta beslut. Under planperioden uppgår de statliga anslagen till de objekt i paketet som ingår i den nationella planen till ca 35 miljarder kronor. Mäljarbanans sträckning genom Sundbyberg utreds. Det finns i nuläget inga slutliga förslag till hur den delen ska realiseras.

Särskilda åtgärder för förbättrade godsflöden

En viktig del av de angelägna åtgärder som framgår av bilagorna 1a och 1b syftar till att främja sjöfart som ett led i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringen har därför valt att prioritera ett antal angelägna åtgärder som främjar transporter till sjöss, vilket inbegriper inre vattenvägar på Väneren, Mälaren och Vättern med tillhörande vattenvägar. Därmed ökar samverkan mellan transportslagen och möjligheten att utveckla och bedriva sjöfarten mellan såväl inhemska och internationella hamnar.

En del i arbetet för att främja ett effektivt godsflöde och skapa goda export- och importmöjligheter för svenska företag åstadkoms genom att tidigarelägga investeringar på hamnbanan i Göteborg inklusive Marieholmsbron, som nämnts ovan. Tillskapandet av ytterligare ett spår till hamnområdet i Göteborg över Marieholmsbron ökar redundansen och minskar sårbarheten.

Andra särskilda objekt som kan nämnas är Södertälje sluss, farlederna till Gävle hamn och Norrköpings hamn, Tunadalsspåret till Sundsvalls hamn samt elektrifiering av spår till ett antal andra hamnar. Det är en betydande grad av medfinansiering i flera av dessa objekt. Trafikverket ska också inom ramen för övriga åtgärder prioritera att tillsammans med regionala företrädare och andra intressenter finansiera och slutföra järnvägsutredningen för sydostlänken som ett led i att planera för och utveckla trafikslagsövergripande transportlösningar mellan järnvägssystemet och sjöfarten.

En avsiktsförklaring om medfinansiering finns avseende nybyggnationen av järnväg i samband med etableringen av gruvverksamhet i Pajala.

Trafikverket ska fortsätta att förhandla fram ett genomförandeavtal. För att inte fördröja processen ska planeringsarbetet för järnvägen fortsätta.

Trafikverket ska tillsammans med regioner och näringslivsintressenter pröva förutsättningarna för medfinansiering av en järnvägsförbindelse mellan Piteå och Skellefteå.

Höghastighetsbanor

Den 14 september 2009 lämnade Utredningen om höghastighetsbanor (N 2008:14) betänkandet Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74). Utredningen föreslog att separata höghastighetsbanor för persontrafik på järnväg bör byggas på sträckorna Stockholm–Malmö (Europabanan) och Stockholm–Göteborg (Götalandsbanan). Utredningen föreslog att regering och riksdag fattar ett samlat beslut, inklusive beslut om finansiering, om byggande av höghastighetsbanor på nämnda sträckor. Enligt utredningen bör utbyggnaden genomföras som ett samordnat projekt med ett projektbolag som huvudman för att optimera planering, byggande och trafikstart.

Betänkandet har remitterats och en majoritet av remissinstanserna är positiva till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg och till den föreslagna sträckningen men de allra flesta påtalar också att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. Flera remissinstanser anser dock att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs mer ingående utredning och analyser av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Flera remissinstanser påtalar också att miljöbedömningar bör integreras i det fortsatta arbetet.

Den tveksamma samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanorna och de stora kvarstående osäkerheterna innebär att regeringen har valt att prioritera andra mer angelägna infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. Regeringen avser att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. En utgångspunkt är härvid betänkandet Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74) som presenterades i september 2009.

Lånefinansiering

Det finns ett antal infrastrukturinvesteringar som planeras att helt eller delvis finansieras med brukaravgifter. Vid finansiering med brukaravgifter uppkommer utgifterna för att bygga infrastrukturen först, medan intäkterna därefter genereras under en längre tid. Vissa investeringar behöver därför finansieras med lån. Under byggtiden

kommer detta att ske genom lån i Riksgäldskontoret. Återbetalning av lånen, inklusive ränta, kommer att ske inom tidsperioder om 15–40 år.

De objekt som kräver lånefinansiering är:

- De objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter inklusive Förbifart Stockholm.
- De objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och delvis ska finansieras med trängselskatt inklusive Marieholmstunneln och Västlänken.
- Bro över Sundsvallsfjärden på väg E4 (vägavgift).
- Bro över Motalaviken på riksväg 50 (vägavgift).

Bron över Sundsvallsfjärden på väg E4 och bron över Motalaviken på riksväg 50 ingick i närtidssatsningen år 2008. Där ingick också delar av Västsvenska paketet och Stockholmsöverenskommelsen.

Regeringen avser att i 2010 års proposition om vårtilläggsbudget föreslå att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om en planeringsram för investeringar för dessa objekt. För den del av dessa investeringar vars kapitalkostnader ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter får lån upptas i Riksgäldskontoret.

Genomförandet av de brukaravgiftsfinansierade investeringarna förutsätter att riksdagen godkänner regeringens förslag avseende planeringsramen.

Genomförandet av de objekt i Västra Götalands län som ska finansieras med trängselskatteintäkter förutsätter även att riksdagen fattar beslut i enlighet med det förslag om införande av trängselskatt i Göteborg som regeringen avser att presentera.

En järnväg i Pajala bereds av regeringen i dialog med finska Kommunikationsministeriet och med gruvföretaget Northland Resources AB. Om en överenskommelse om järnväg kommer till stånd avser regeringen att återkomma i budgetprocessen om eventuella låneramar.

Lågtrafikerade banor

Delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kan ha en viktig funktion som matarlinjer till de större stråken. Ett antal åtgärder i den nationella planen avser lågtrafikerade banor. Till exempel Kristinehamn – Nykroppa, Tjustbanan, Bohusbanan (Göteborg – Uddevalla), Inlandsbanan, Kilafors – Söderhamn, Västerdalsbanan och Hargshamnsbanan. I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) slog regeringen fast att Banverket i samråd med

övriga transportmyndigheter och regionala organ skulle analysera vilka av dagens lågtrafikerade banor som utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv bör övervägas att rustas upp till högre standard och för vilka banor standardhöjande åtgärder inte krävs för att upprätthålla funktionen. Trafikverket bör under planeringsperioden löpande, i dialog med regioner och operatörer, se över möjligheterna att vidta ytterligare åtgärder på lågtrafikerade järnvägar.

Definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur

Regeringen fastställer att ramen för länsplanerna på 33,1 miljarder kronor fördelas i enlighet med den preliminära fördelning som angavs i direktivet till åtgärdsplaneringen. Länsramarna är uttryckta i 2009 års priser och fördelningen framgår nedan:

Stockholm	7 851 miljoner kronor
Uppsala	1 518 miljoner kronor
Södermanland	917 miljoner kronor
Östergötland	1 342 miljoner kronor
Jönköping	1 236 miljoner kronor
Kronoberg	678 miljoner kronor
Kalmar	793 miljoner kronor
Gotland	205 miljoner kronor
Blekinge	487 miljoner kronor
Skåne	4 033 miljoner kronor
Halland	1 060 miljoner kronor
Västra Götaland	5 835 miljoner kronor
Värmland	877 miljoner kronor
Örebro	944 miljoner kronor
Västmanland	758 miljoner kronor
Dalarna	983 miljoner kronor
Gävleborg	873 miljoner kronor
Västernorrland	696 miljoner kronor
Jämtland	477 miljoner kronor
Västerbotten	794 miljoner kronor
Norrbottnen	743 miljoner kronor

Avvägningar i förslagen till länsplaner visar att regionerna strävar efter att stärka näringslivets konkurrenskraft genom åtgärder för att öka både arbetsmarknadsregionernas storlek och tillgängligheten i godstransportsystemet. Länsplanerna prioriterar en starkt kollektivtrafik för att förbättra tillgängligheten och minska klimatpåverkan. Den statliga medfinansieringen till kollektivtrafikanläggningar i länsplanerna uppgår till 5 miljarder kronor. I genomsnitt satsas 18 procent av medlen i

länsplanerna på kollektivtrafik. Stockholms län ligger högst med 75 procents satsning inom kollektivtrafik. Detta är ett resultat av de i länstransportplanen ingående satsningarna på spåråtgärder som följer av den så kallade stockholmsöverenskommelsen. Länsplanerna innehåller också riktade satsningar för ökad trafiksäkerhet. Bland annat föreslås insatser för att, i samband med översyn av hastighetsgränser, kunna behålla 90 km/h på vägar som av trafiksäkerhetsskäl annars skulle behöva sänkas till 80 km/h.

Det är också ökad fokus på cykel i länsplanerna. För att öka andelen gång- och cykelresor föreslås i planerna åtgärder motsvarande nära 3,3 miljarder kronor. Merparten, 2,3 miljarder kronor, ingår i länsplanerna och resterande i den nationella planen. Åtgärder som föreslås är bland annat nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala vägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar. Regeringen avser att ändra i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, för att möjliggöra att åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan genomföras med medel från länsplanen. Det som avses här är att länen ska kunna utgå från den s.k. fyrstegsprincipen, dvs. att stegvis kunna pröva olika förbättringar i transportsystemet.

Genomförande och uppföljning

Nya transportpolitiska mål och ny organisation

Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska planeras och genomföras så att den bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Det övergripande transportpolitiska målet, att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, kompletteras av två jämbördiga mål, ett funktionsmål ”tillgänglighet”, och ett hänsynsmål ”säkerhet, miljö och hälsa”. *Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. *Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafikverket övertar från och med den 1 april 2010 det ansvar och de befogenheter som Vägverket och Banverket har i dag. Dessutom

överförs ansvaret för planering av transportinfrastruktur som i dag ligger hos Sjöfartsverket och ansvaret för att hantera driftbidrag till ickestatliga flygplatser som är ett ansvarsområde för Transportstyrelsen. Den omstrukturering av myndigheter som sker innebär att Näringsdepartementet också vidtagit åtgärder för att skapa en organisationsstruktur som är anpassad att möta de ändrade behov av styrning och uppföljning som uppstår.

Från och med den 1 april 2010 bildas myndigheten Trafikanalys. Trafikanalys får till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Myndighetens arbete kommer att utgöra en väsentlig förstärkning av analyskapaciteten inom transportområdet vilket är värdefullt för Regeringskansliet och Trafikverket.

Viktiga utgångspunkter

Vid genomförandet av den nationella planen ska Trafikverket utgå från att transportsystemet som helhet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda effektiva och miljöanpassade resor och transporter. Synsättet att hela resan eller transporten ska fungera ska vara centralt. Åtgärder som kan bidra till en obruten reskedja är av särskild vikt för personer med nedsatt funktionsförmåga. Planen ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Trafikverket ska vara uppmärksam på att funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga.

Trafikverket ska fortlöpande tillämpa ett förhållningssätt som utgår från den s.k. fyrstegsprincipen där stegen översiktligt kan beskrivas som påverkansåtgärder, effektivare utnyttjande, smärre ombyggnader och nyinvestering. De utpekade åtgärderna i bilaga 1a och 1b i detta beslut är huvudsakligen objekt som är resultatet av tillämpningen av fyrstegsprincipen där trafikverken med utgångspunkt i en brist i transportsystemet kommit fram till att en åtgärd som motsvarar steg 3 eller 4 är nödvändig. Trafikverket ska vara uppmärksam på att framtida förändrade förutsättningar (preferenser, behov) kan ställa krav på nya bedömningar av vilka slags åtgärder som är lämpligast för att lösa olika transportbehov.

Trafikverket ska ansvara för att hålla sig inom de ekonomiska ramar som beräknats för varje åtgärd som ska vidtas. Händelser som innebär att de åtgärder som pekas ut i detta beslut riskerar att väsentligt försenas eller fördröjas ska redovisas skyndsamt till regeringen.

Regeringens beslut att fastställa den nationella planen för perioden 2010–2021 innebär inget ställningstagande i frågor kopplade till den lagreglerade fysiska planeringsprocessen.

Trafikverket har utvecklat en metod för genomförande av miljöbedömningar som använts i åtgärdsplaneringen. Trafikverket ska vidareutveckla metoden för miljöbedömning av långsiktiga, transportplaner och för hur metoden bör tillämpas. Trafikverket ska därvid beakta att formerna för långtidsplaneringen kan komma att reformeras.

Trafikverket ska öka kunskapen om transportsystemets påverkan, effekter och konsekvenser för miljön samt om skadeförebyggande och kompensande åtgärder. Mät-, analys- och värderingsmetoder ska utvecklas i samråd med övriga berörda myndigheter. Utvecklingen av transportsystemet ska bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.

Uppföljning av funktionaliteten är central som utgångspunkt och också för att öka kunskap och lärande och därigenom skapa underlag för nya åtgärder och nya beteenden för att öka effektiviteten. Uppföljningen och analysen är således både starten och slutet på planeringsprocessen.

Redovisning av drift- och underhållsåtgärder

Riksrevisionen har granskat drift- och underhållsverksamheten hos Vägverket (RiR 2009:16), särskilt med avseende på underhåll av beläggningar. Tre områden har studerats: Vägverkets bedömning av underlagsbehov, Vägverkets redovisning till regeringen samt regeringens styrning av vägunderhåll och rapportering till riksdagen. Riksrevisionen har synpunkter och kritik inom samtliga dessa tre delområden.

Regeringen har för avsikt att bland annat mot bakgrund av Riksrevisionens rapport genomföra en grundlig genomlysning av drift- och underhållsverksamheten. Genomlysningen kommer att inriktas på såväl väg och järnväg som på sjöfart.

Utöver det som nämns ovan ska Trafikverket årligen i samband med årsredovisningen rapportera till regeringen effekterna av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten samt nuläge för kvalitet och tillgänglighet jämfört med de tre senaste åren. Vid den årliga rapporteringen ska Trafikverket även redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att effektivisera verksamheten. Drift- och underhållsåtgärdernas inverkan på transportsystemets robusthet vid extrema väderleksförhållanden och klimatpåverkan ska ägnas särskild uppmärksamhet. Trafikverket ska vidare redovisa de åtgärder som vidtagits för att minska negativ påverkan på människors hälsa och negativ omgivningspåverkan samt för att gynna

den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljöer i anslutning till befintlig infrastruktur.

Redovisning av investeringsåtgärder

Regeringen vill få kännedom om och löpande kunna följa kostnadsökningarna för såväl drift- som underhållsverksamheten. Därutöver finns behov av löpande rapportering av framför allt de stora objektens planering, projektering och byggande och kostnadsutveckling. Inte minst den utveckling i riktning mot "förhandlingsplanering" som inbegriper regioner, kommuner, medfinansiärer och andra intressenter, ställer krav på att objektens omfattning och kostnader kan följas över tid. Här finns också en naturlig koppling till frågor om mandat och befogenheter som hänger samman med de avtal om olika objekts genomförande som Trafikverket kan komma att träffa med andra parter. Dessa avtal måste förvaltas i juridiskt och ekonomiskt hänseende. Mot denna bakgrund avser regeringen att uppdra åt Trafikverket att redovisa hur lämpliga rutiner för förvaltning och uppföljning av arbetet med medfinansiering av statliga infrastrukturinvesteringar kan utformas.

På uppdrag av Näringsdepartementet har konsultföretaget Capgemini genomfört en studie av styrningen av större investeringsprojekt (slutrapport februari 2007). Av de åtgärdsförslag som redovisades i rapporten för att förbättra styrningen av objekt större än 500 miljoner kronor har preciserade krav på objektbeskrivningar baserade på successiv kalkylering, verksamhetens projektrutiner och löpande rapportering till departementet genomförts. Denna löpande rapportering till departementet ska även fortsättningsvis genomföras.

Trafikverket har länge följt upp både kostnader och effekter för de större investeringsobjekten. Efterkalkyler av objektens samhällsekonomiska lönsamhet där både verkliga byggkostnader och nyttoförändringar till följd av verklig trafikutveckling redovisas 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 större investeringsobjekten. Trafikverket ska även redovisa de åtgärder som vidtagits för att begränsa negativa konsekvenser för människors hälsa, naturmiljön, kulturmiljön och landskapets övriga värden och funktioner, samt de åtgärder som vidtagits för att minska antalet döda respektive allvarligt skadade i vägtrafiken och för att göra transportsystemet användbart för personer med funktionsnedsättning.

Trafikverket ska utforma en struktur för redovisning och uppföljning av länsplanerna. Länen ska anpassa sina slutliga planer utifrån denna struktur. Trafikverket ska 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. Trafikverket ska i sin årliga fördelning av anslagen till länsplaner 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 ha en dialog med berörda län i syfte att nå samsyn om fördelningen. För län som totalt sett fått ett snabbare genomförande av länsplanen bör i sådana fall tilldelningen ett enskilt år inte understiga 70 procent av normalfallet, medan län som fått ett långsammare genomförande inte bör få en medeltilldelning som är under 80 procent av normalfallet. Genomförandet av länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska ske på sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan har genomförts till år 2014.