

## 5.2 Nationella väginvesteringar

Regeringens beslut om den nationella väghållningsplanen innebär en fortsatt utbyggnad av vägnätet med åtgärder som visar på en god avvägning mellan det transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet samt de olika delmålen i transportpolitiken.

Åtgärder i den nordiska triangeln har getts särskilt hög prioritet eftersom de är angelägna för tillväxten i landet.

Tabell 5.2 Investeringar i den nationella väghållningsplanen

Väg	Åtgärd	Miljoner kronor
E4	Förbi Stockholm	100
E4	Trafikplats Måby	30
E4	Enånger–Hudiksvall	750
E4	Syd Sundsvall	100
E4	Skellefteå–Kåge	185
E4	Boviken–N Rosvik	100
E4	Persön – Kalix, etapp 1	65
E4	Lappbäcken – Harrioja	50
E4	Örkelljunga–Skånes Fagerhult	325
E4	Förbi Markaryd	690
E4	Tekniska system väginformatik	45
E4	Rotebro–Upplands Väsby	185
E4	Uppsala–Mehedeby	2 680
E4	Ö-vik/Svartby–Arnäsvall	38
E4	Förbifart Nordmaling	70
E6	Trelleborg–Vellinge	310
E6	Trafikplats Spillepengen	50
E6	Trafikplats Lomma S:a	55
E6	Rabbalshede–Tanumshede	715
E6	Tanumshede – Vik	1 040
E6	Vik – Värmlandsbro	765
E6	Värmlandsbro–Hogdal	580
E6	Tekniska system, väginformatik	60
E6	Torp–Håby	1 040
E6	Tpl Torp–Kurösvägen	42
E6.21	Inlandsgatan – Vindragareg.	220
E6.21	Vindragaregatan–V Ringömotet	225
E12	Kulla–Norrfors	80
E12	Brattby–Vännäs	55
E12/E4	Umeåprojektet, Etapp 1	425
E12/E4	Umeåprojektet etapp 2	60
E14	Nacksta–Matfors	230
E14	Pilgrimstad–Lockne	130
E18	Hån – Töcksfors	120
E18	Kronoparken – Skattkärr	230
E18	Lekhyttan–Adolfsberg	680
E18	Sagån–Enköping	750
E18	Hjulsta–Ulriksdal	2 240





E18	Planskildhet vid Görla	15
E18	Västjädra–Västerås	150
E18	Trpl Stäket	37
E20	Partillemotet	75
E20	Trpl Bodarna	25
E20	Tollered–Alingsås	215
E20	Förbi Alingsås	550
E20	Lundsbrunn–Holmestad	305
E20	Norra Länken	3 900
E20	Härad–Grundbro (Strängnäs)	190
E22	Trafikplats Lund Södra	55
E22	Trafikplats Råby	55
E22	Hurva–Rolsberga	130
E22	Förbifart Fogdarp	110
E22	Förbifart Linderöd	115
E22	Sätaröd–Vä	380
E22	Kristianstad – Fjälkinge	140
E22	Fjälkinge–Gualöv	100
E22	Sölve–Stensnäs	530
E22	Björketorp–Nättraby	310
E22	Genom Mönsterås	115
E22	Söderköping – Norrköping	170
E22	Söderleden i Norrköping	70
E22	Förbi Norrköping	50
E22	Förbi Bromölla	65
E22	Trafikplats Fårbo mm	33
E65	Svedala–Böringe	175
25	Trafikplats Norremark	40
25	Eriksmåla–Boda	150
26	Halmstad–Oskarsström	70
26	Brandshult–Hyltebruk	60
31	Förbi Tenhult	225
40	Slambymotet	50
40	Brämhult–Rångedala	665
40	Rångedala–Hester	1 000
40	Haga – Ljungarum	230
44	Båberg – Väne-Ryr	310
45	RV 45 Falutorget	115
45	Angeredsbron–Älvängen	2 500
45	Rengsjön–Älvros	70
48	Risbro–Mullsjö	110
48	Borgunda–Skövde	535
50	Skänninge–Norrsten	80
50	Genom Motala	760
55	Östra förbifarten Katrineholm	390
67	Stingtorpet–Tärnsjö	270
70	Förbi Sala	320
	Ts-pott	4 900
	miljö	3 000
	mindre objekt	850
	FUD	600
	Tidigareläggningar 2002–2004	2 225
	Besparingskrav	-1 000
	Summa	42 105

Regeringen anser att det finns möjlighet att genomföra flera av åtgärderna i den nationella väghållningsplanen med en enklare utformning än vad Vägverket föreslagit. Detta bör vara möjligt att göra med fortsatt höga krav på framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöanpassning. Förenklingen kan t.ex. avse val av vägsektion, antalet trafikplatser, utformning av trafikplatser, färre investeringar på anslutande vägar som ej är nationella stamvägar etc. Sammanlagt 1 miljard kronor skall sparas in på utformningen av investeringsprojekten under perioden 2004–2015. Besparingen innebär att det är möjligt att genomföra de prioriterade vägåtgärderna utan att planeringsramen för vägar behöver utökas ytterligare.

Den granskning av kostnadsunderlaget som regeringen låtit genomföra visar att det finns risk för kostnadsökningar i projekten. Kostnadsökningar i ett projekt medför att andra projekt i planen riskerar att försenas på grund av att anvisade medel i stället används för att täcka upp kostnadsökningarna. De kan även betyda att regeringens beslut om prioriteringar, som grundar sig på en jämförelse av de effekter ett projekt har i förhållande till kostnaderna, utgår från ett felaktigt beslutsunderlag. Regeringen har därför beslutat att en kostnadsökning på minst 10 % för något objekt i förhållande till den kostnadsuppgift som finns i Vägverkets planförslag, innebär att objektet skall omprövas och planen revideras.

Investeringarna i den nationella väghållningsplanen redovisas på kartorna på följande sidor. Där redovisas även investeringarna i de regionala väghållningsplanerna, som de såg ut i de förslag som inkom till Regeringskansliet den 4 augusti 2003. Genom regeringens beslut om definitiva ramar till länen (se avsnitt 5.3) kommer några län att kunna genomföra fler investeringar än de som finns markerade på kartan, medan andra län kommer att kunna genomföra färre än de som finns markerade på kartan. I figurrubriken för respektive länskarta finns angivet den definitiva och den preliminära ramen för länen.

#### Teckenförklaring

-  Nationell väg som är utbyggd vid planperiodens början
-  Nationell väg som Vägverket bedömer kommer att vara mötteseparerad 2015
-  Nationell väginvestering 2004-2015
-  Regional väginvestering 2004-2015 (enligt förslag till länsplaner från augusti 2003)

Figur 5.9 Mälardalen.

Stockholm, definitiv ram 8 434 Mkr; preliminär ram 7 539 Mkr  
 Uppsala, definitiv ram 1 279 Mkr; preliminär ram 1 279 Mkr  
 Södermanland, definitiv ram 733 Mkr; preliminär ram 733 Mkr  
 Örebro, definitiv ram 841 Mkr; preliminär ram 791 Mkr  
 Västmanland, definitiv ram 658 Mkr; preliminär ram 658 Mkr



Figur 5.10 Östergötland, definitiv ram 1 195 Mkr; preliminär ram 1 195 Mkr







Figur 5.14 Gotland, definitiv ram 155 Mkr; preliminär ram 155 Mkr



Figur 5.15 Blekinge, definitiv ram 433 Mkr; preliminär ram 509 Mkr

Prop. 2003/04:95



Figur 5.16 Skåne, definitiv ram 3 599 Mkr; preliminär ram 3 521 Mkr





Figur 5.18 Västra Götaland, definitiv ram 4 122 Mkr; preliminär ram 4 577 Mkr









Figur 5.22 Västernorrland, definitiv ram 464 Mkr; preliminär ram 464 Mkr



Figur 5.23 Jämtland, definitiv ram 323 Mkr; preliminär ram 382 Mkr



Figur 5.24 Västerbotten, definitiv ram 536 Mkr; preliminär ram 738 Mkr





### 5.3 Regional transportinfrastruktur

Regeringens har beslutat om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Länsplanerna omfattar investeringar i statliga vägar som inte är stamvägar, statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

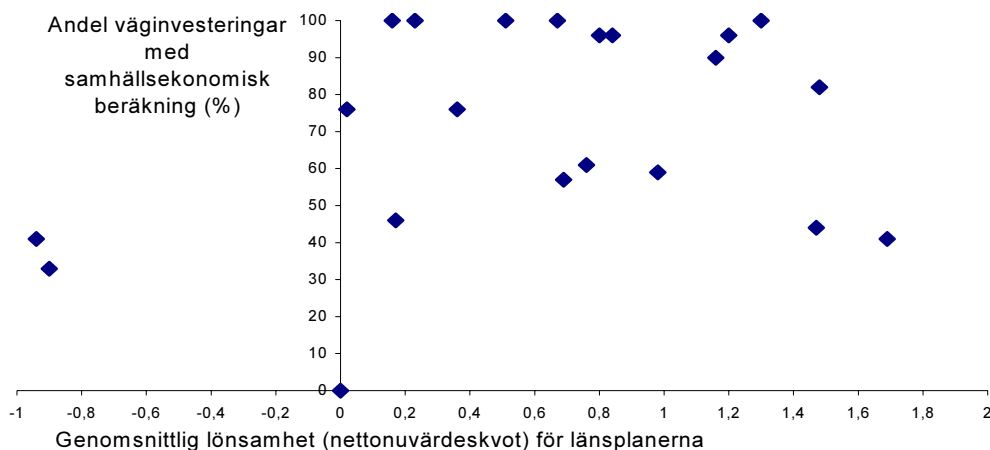
Utöver ovanstående användningsområden är det också möjligt för länen att använda sin planeringsram för att prioritera åtgärder på det nationella stamvägnätet och järnvägsnätet, inklusive Inlandsbanan, liksom att prioritera åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion samt att prioritera investeringar på enskilda vägar.

Vissa län har valt att låta investeringar på enskilda vägar ingå i länsplanen. Ett län (Jämtland) har prioriterat investeringar på det nationella stamvägnätet i sin länsplan.

I regeringens granskning av förslagen till länsplaner har den samhälls-ekonomiska lönsamheten varit en viktig faktor. I figur 7.1 illustreras den genomsnittliga lönsamheten för väginvesteringarna i de olika länsplanerna samt hur stor del av väginvesteringarna som det finns samhälls-

ekonomiska lönsamhetsberäkningar för. Regeringen har i sina bedömningar tagit hänsyn till både den faktiska lönsamheten och beslutsunderlagets kvalitet i form av andel beräknade väginvesteringar. Regeringen anser därför att den samhällsekonomiska lönsamheten har stor betydelse för vilka åtgärder som kommer att genomföras i det regionala transportsystemet.

*Figur 5.26* Genomsnittlig lönsamhet för väginvesteringar i förslagen till länsplaner samt andel av väginvesteringarna med samhällsekonomisk lönsamhetsberäkning. (Den samhällsekonomiska lönsamheten är uttryckt som en nettonuvärdeskvot, där en kvot över noll innebär att investeringen är samhällsekonomiskt lönsam). Varje punkt motsvarar en länsplan.



Regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar för länsplaner innebär följande fördelning.

Län/miljoner kronor	2004– 2006	2007– 2009	2010– 2012	2013– 2015	Summa
Stockholms län	2 671	2 336	1 313	2 114	8 434
Uppsala län	274	301	377	327	1 279
Södermanlands län	248	268	123	94	733
Östergötlands län	265	279	349	302	1 195
Jönköpings län	234	259	325	281	1 099
Kronobergs län	110	124	155	135	524
Kalmar län	123	135	169	147	574
Gotlands län	32	37	46	40	155
Blekinge län	100	100	125	108	433
Skåne län	770	848	1 060	921	3 599
Hallands län	210	234	292	254	990
Västra Götalands län	789	989	1 262	1082	4 122
Värmlands län	124	137	171	149	581
Örebro län	179	199	248	215	841
Västmanlands län	140	155	194	169	658
Dalarnas län	340	155	206	172	873
Gävleborgs län	135	148	184	160	627
Västernorrlands län	94	112	138	120	464
Jämtlands län	77	74	93	79	323
Västerbottens län	112	127	159	138	536
Norrbottnens län	98	108	136	118	460
Summa	7 125	7 125	7 125	7 125	28 500

Länsplanen i respektive län skall snarast möjligt fastställas av länen med utgångspunkt från de definitiva ekonomiska ramarna och förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Några ändrade prioriteringar av åtgärder i planen, i förhållande till det förslag som redovisades för regeringen den 4 augusti 2003 (se kartor i avsnitt 5.2), bör inte ske med undantag för sådana vägar och järnvägar som ansluter till investeringar i den nationella väghållningsplanen eller banhållningsplanen där länet bedömer att anslutningen är nödvändig för den nationella vägens eller järnvägens funktion. Med järnvägar avses även anslutande terminalanläggningar och stationer.

Den ekonomiska ramen för länsplanen i Stockholms län bör användas för att stödja projekt som bidrar till att öka bostadsbyggandet i Stockholmsregionen, t.ex. utbyggnaden av friluftstaden Riksten i Botkyrka kommun och utbyggnaden av Vega i Haninge kommun. Länsstyrelsen har också möjlighet att använda en del av ramen till anslutningar till nationella vägar och järnvägar, t.ex. Mälartunneln.

En förbättring av Rv 73 mellan Älgviken och Fors i Stockholms län är angelägen för att bättre knyta samman Nynäshamn och Gotland med Stockholm, samtidigt som trafiksäkerheten kan förbättras. Åtgärden bör därför påbörjas under år 2005. Vidare är det angeläget att förbättringar kan göras av Lv 226 till och förbi det planerade bostadsområdet i Riksten, Botkyrka kommun. Regeringen ser det dessutom som angeläget att snabbt kunna åstadkomma förbättringar av Rv 55 mellan Katrineholm och Strängnäs i Södermanlands län. Regeringen angav i planeringsdirek-

tiven att åtgärder på Rv 50 mellan Falun och Borlänge i Dalarnas län skulle tidigareläggas. Länsplanerna i Stockholms, Södermanlands och Dalarnas län har anpassats så att detta skall vara möjligt.

Regeringen konstaterar att objektet Ny förbindelse mellan E 6 och E 20 norr om Tingstadstunneln i Göteborg inkl. förbindelse över Göta Älv har fått en utformning i länsplanen som är väsentligt dyrare än vad som förutsattes när regeringen beslutade att objektet skulle ingå i länsplanen för Västra Götaland. Detta gäller främst förbindelsen över/under Göta Älv. Enligt Vägverkets bedömningar ger redan utbyggnaden av en ny förbindelse mellan E 20 och Rv 45, den s.k. Partihallsförbindelsen, stora förbättringar. Regeringen har i sitt beslut om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna därför beslutat att objektet Partihallsförbindelsen mellan E 20 och Rv 45 skall inrymmas i länsplanen för Västra Götaland med byggstart senast år 2006. Några krav på att förbindelsen över/under Göta Älv skall ingå och att objektet skall vara medfinansierat regionalt finns inte längre.

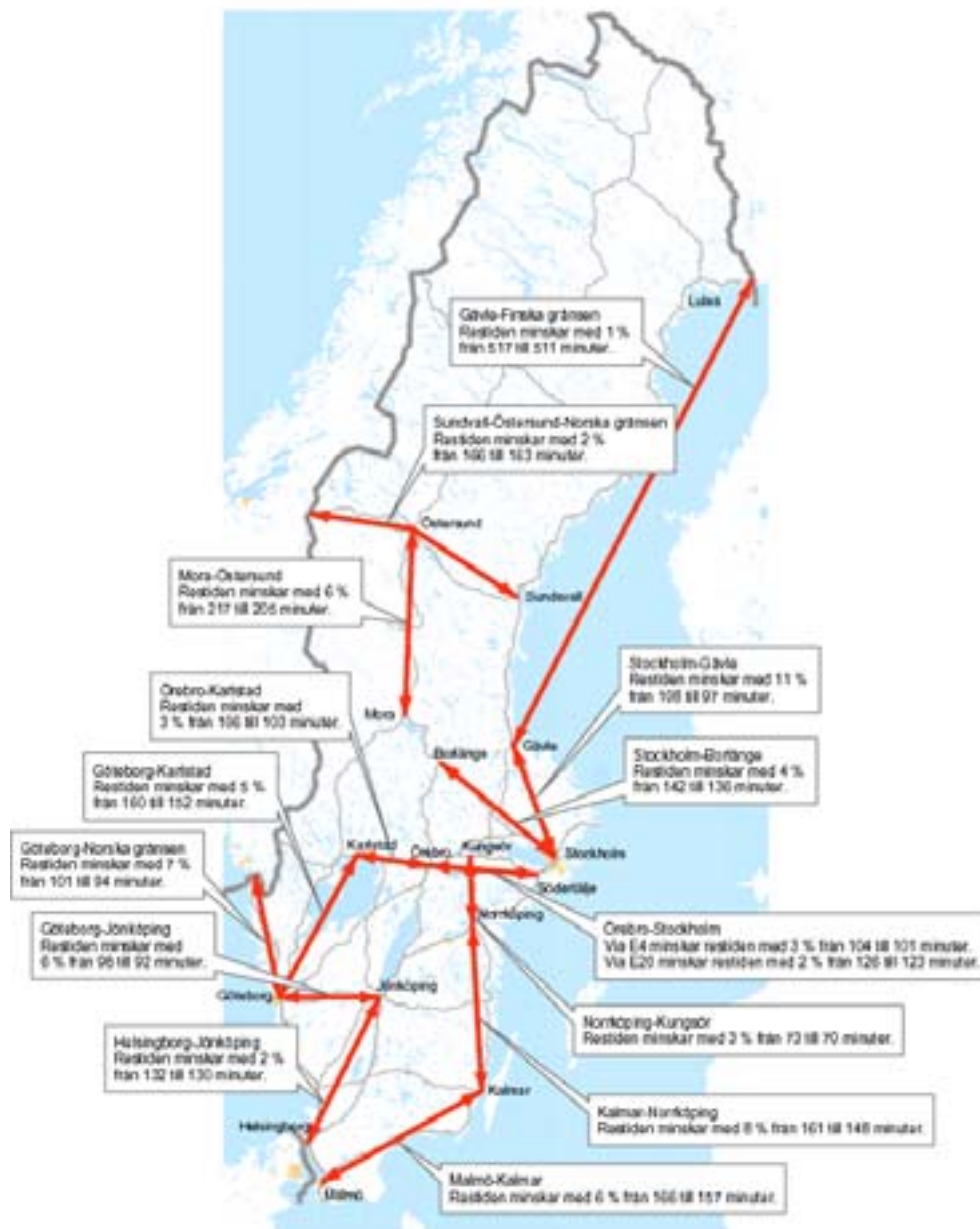
## 6 Effekter av åtgärderna

### 6.1 Tillgängligt transportsystem och positiv regional utveckling

Regeringen redovisar effekter på de transportpolitiska delmålen ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling gemensamt i denna proposition. Orsaken är att transportsystemets bidrag till förbättrad regional utveckling är minskade restider, ökad tillgänglighet till transportsystemet och andra förbättringar som ryms inom tillgänglighetsområdet.

Infrastrukturutbyggnaderna 2004–2015 medför ökad tillgänglighet i form av minskade restider. Förbättringar till följd av nationell väghållningsplan framgår av figur 6.1. Minskade restider på järnväg framgår av figur 6.2 och 6.3.

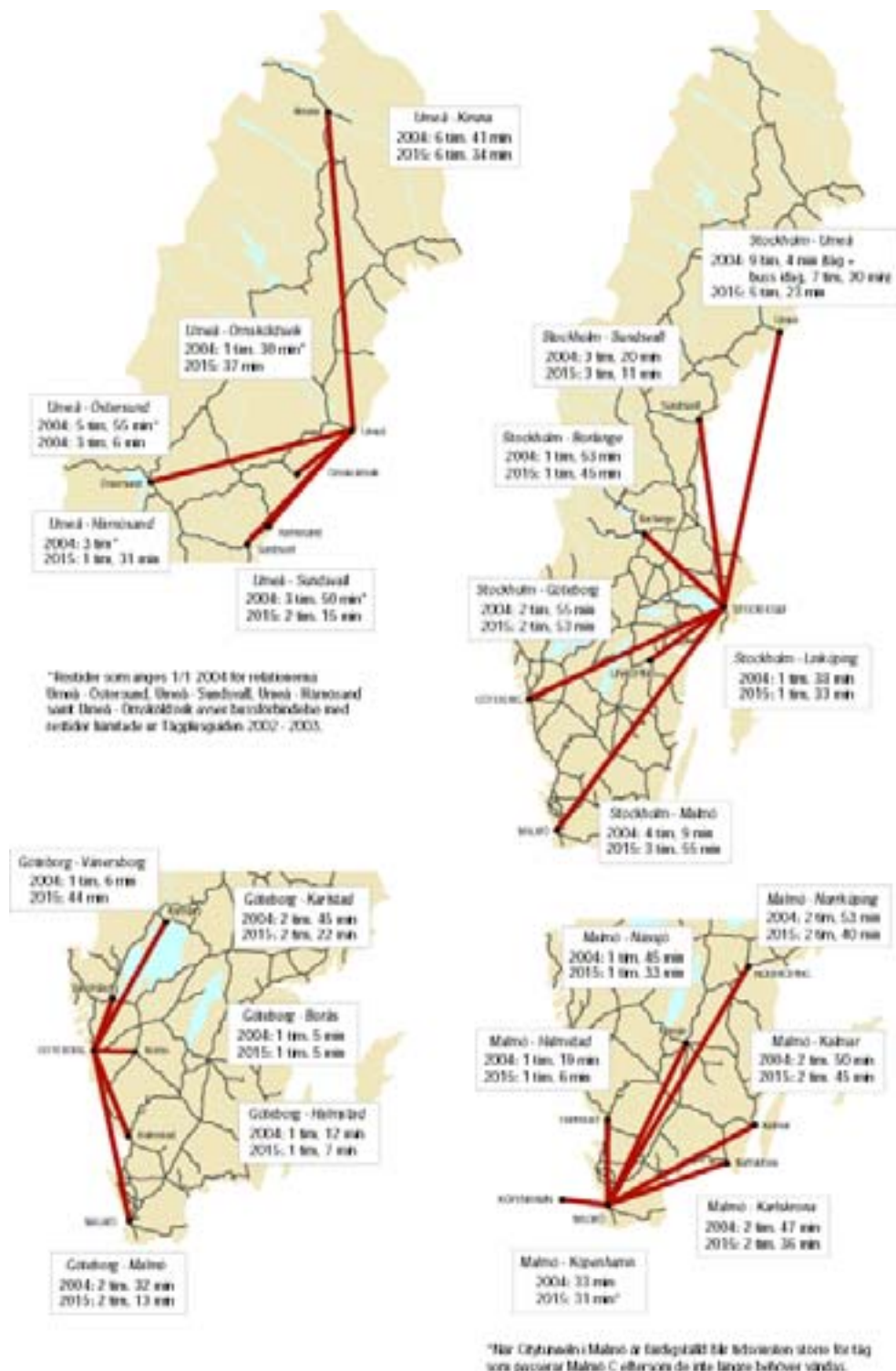
Figur 6.1 Restidsminskningar genom investeringar i den nationella väghållningsplanen Prop. 2003/04:95



Källa: Vägverket Samhälle och Trafik och Vägverket Konsult. Analys med Sampers 1.5 sommaren 2003 med manuellt uppdatering av regeringsbeslutet om infrastruktursatsningar 2004-2015 i mars 2004. Restiderna avser modellberäknad restid för personbil en oktobertisdag utan trängsel. Förändringen av restid avser år 2015 med och utan planerade investeringar.

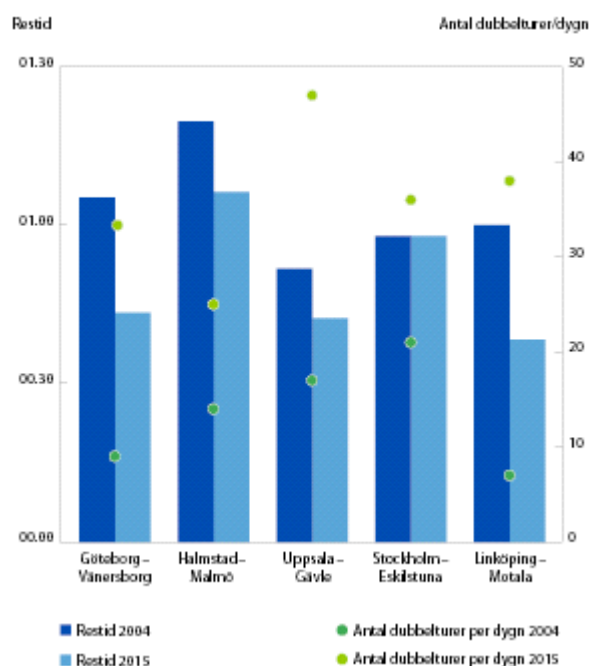


Figur 6.2 Restidsminskningar genom investeringar i den nationella banhållningsplanen



Järnvägsutbyggnaderna innebär också att antalet boende som har tillgång till en järnvägsstation inom gång- och cykelavstånd från bostaden ökar. Nya stationer planeras i totalt tolv län. Det totala antalet människor som bor inom två kilometers avstånd från någon av de nya stationerna uppgår till ca 215 000 personer.

Figur 6.3 Förbättrade regionala restider och bedömningar av ökad tur-  
täthet genom investeringar i den nationella banhållningsplanen för vissa  
relationer med stort regionalt resande



Infrastrukturinvesteringarna under perioden 2004–2015 medför att andelen funktionshindrade som kan använda kollektivtrafiken ökar väsentligt. I dag är andelen ca 75 %. Bedömningen är att de medel som är avsatta i planerna inte räcker för att göra samtliga stationer och hållplatser i väg- och järnvägstransportsystemet tillgängliga för funktionshindrade. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga.

Tillgänglighet till transportsystemet för barn och möjligheter för barn att färdas själva i transportsystemet är starkt kopplat till den faktiska och upplevda trafiksäkerheten. Genom att trafikmiljön i tätorterna förbättras på många håll och görs säkrare med en utbyggd kollektivtrafik bör andelen barn som kan gå eller cykla till skolan på egen hand utan vuxens sällskap kunna öka. Genom att öka tryggheten i kollektivtrafiksystemet samt att öka operatörernas och infrastrukturförvaltarnas kunskap om barns behov och önskemål kring resandet, förväntas andelen barn som använder kollektivtrafiken kunna öka väsentligt.

Effekterna för gång- och cykeltrafikanter är otydligt beskrivna i de olika plandokumenterna. Regeringen har därför i sina fastställelsebeslut ställt krav på att den nationella vägghållningsplanen och länsplanerna skall innehålla en tydlig redovisning av vilka medel som avsätts för infrastrukturprojekt för cyklisternas och gångtrafikanternas behov.

## 6.2 Hög transportkvalitet

De fastställda planerna innebär att stora investeringar kommer att göras i de stråk som Godstransportdelegationen (SOU 2001:61) pekat ut som särskilt betydelsefulla för de svenska godstransporterna.

De åtgärder som föreslås avseende drift och underhåll av järnvägar bidrar till att förbättra transportkvaliteten inom järnvägsområdet. För att minimera effekterna av driftstörningar orsakade av fel relaterade till infrastrukturen görs särskilda satsningar på högtrafikerade stråk där antingen stora mängder gods eller ett stort antal resenärer transporteras. Åtgärderna innebär att de infrastrukturberoende tågstörningarna kan minskas och att punktligheten i järnvägstransportsystemet förbättras.

Punktlighet och transportkvalitet i övrigt kan förbättras genom de statsbidrag till nya spårfordon som fördelas under planperioden.

Frågor som är viktiga för hur kvaliteten inom järnvägstransportsystemet upplevs involverar flera av järnvägssektorns aktörer. De berör t.ex. stationers öppethållande, möjligheterna att enkelt kunna köpa biljetter, trafikantinformation samt tågens punktlighet. Dessa frågor kan bäst lösas genom sektorsövergripande samarbete, där Banverket genom sitt sektorsansvar har ett övergripande ansvar.

Åtgärderna för drift och underhåll samt tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion bedöms förbättra transportkvaliteten inom vägtransportsystemet.

### 6.3 Säker trafik

Väginvesteringarna (inklusive den riktade trafiksäkerhetsåtgärden) i den nationella väghållningsplanen och i länsplanerna bedöms leda till att 30–40 färre personer förolyckas år 2015. Dessutom kommer ett ytterligare antal vägsträckor att möttesepareras inom ramen för riktade ts-potter i länsplanerna. Tillsammans med fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet bedöms dessa åtgärder leda till att ytterligare 20–50 färre personer förolyckas år 2015. Dessa beräkningar är baserade på Vägverkets planförslag. Regeringens fastställelsebeslut innebär att väginvesteringar för ytterligare 3,1 miljarder kronor kommer att genomföras och att flera väginvesteringar kan genomföras tidigare än i Vägverkets förslag. Detta innebär en ytterligare reduktion av antalet förolyckade fram till år 2015.

Vägverkets arbete inom ramen för sina sektorsuppgifter med att bl.a. påverka beteenden när det gäller hastigheter, bältesanvändning, samt användande av alkohol och droger i trafiken har också stor betydelse för trafiksäkerheten. Någon mer noggrann beräkning av hur stora effekterna är har inte kunnat göras på grund av stora osäkerheter när det gäller effektsambanden.

Åtgärderna i banhållningsplanen minskar antalet olyckor vid plankorsningar mellan väg och järnväg med i genomsnitt tre per år. Antalet dödsfall genom elolyckor bedöms minska med 0,5 per år genom åtgärder i framtidsplanen.

En effektiv järnvägstrafik innebär att både resenärer och godstransportköpare kan använda järnvägen som ett alternativ för sina transporter. Överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg innebär en minskad risk för olyckor inom vägtransportsystemet. De modellverktyg som finns för analys av infrastrukturinvesteringar har dock inte klarat att på ett tillfredsställande sätt kvantifiera effekterna av denna överflyttning och de ingår därför inte i beräkningarna ovan.

### 6.4.1 Begränsad klimatpåverkan

De viktigaste åtgärderna för att minska koldioxidutsläppen som Vägverket genomför inom ramen för sina sektorsuppgifter är effektivisering av persontransporter, effektivare godstransporter samt sparsam körning. Den reduktion av koldioxidutsläppen som dessa åtgärder ger är 0,05 miljoner ton per år (effektivisering av persontransporter), 0,10 miljoner ton per år (effektivare godstransporter) samt 0,12 miljoner ton per år (sparsam körning). Väginvesteringarna under perioden 2004–2015 bedöms ha en mycket liten påverkan på koldioxidutsläppen.

Utsläppen av koldioxid från järnvägstrafiken motsvarar mindre än 1 % av transportsektorns utsläpp av koldioxid. Utsläppen bedöms minska genom de åtgärder som skall genomföras i banhållningsplanen.

Den stora satsningen på järnväg väntas underlätta omställningen av transportsystemet i riktning mot minskade koldioxidutsläpp.

### 6.4.2 Frisk luft

Vägtransportsektorns utsläpp av kolväten och kvävedioxider kommer att minska betydligt under planperioden som en följd av beslutade avgaskrav. De totala utsläppen av kolväten år 2015 kan bli så låga som en fjärdedel av utsläppen år 2004 och för kvävedioxider en tredjedel. Detta är effekter som är oberoende av de beslutade infrastrukturplanerna.

Miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM10) och kvävedioxid bedöms komma att överskridas längs vissa befintliga vägar, främst i och kring storstäderna, om inga åtgärder vidtas. De samlade åtgärderna för att uppnå normerna och ansvaret för att vidta åtgärderna samordnas för Stockholms- och Göteborgsregionen i särskilda åtgärdsprogram. De nya vägutbyggnaderna i långsiktplanerna bedöms i sig inte leda till några överskridanden av miljökvalitetsnormer vid de platser där utbyggnaderna sker. Däremot kan vägobjekten genom att förändra trafikströmmarna påverka möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna längs andra befintliga vägar där trafiken ökar eller minskar.

En effektiv järnvägstrafik innebär att både resenärer och godstransportköpare kan använda järnvägen som ett alternativ för sina transporter. Överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg innebär därmed minskad risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer.

### 6.4.3 Natur och kultur

Infrastrukturens samlade inverkan på natur- och kulturmiljön är både omfattande och mångskiftande. Transportsystemets påverkan på värdefulla miljöer sker i huvudsak genom att trafikanläggningarna ofta utgör ett störande intrång eller en hindrande barriär i landskaps- och bebyggelsemiljön. De utbyggnader som skall genomföras enligt planerna innebär att nya intrång görs och att fler potentiella konfliktpunkter mellan transportinfrastrukturen och riksintressen för natur, kulturvård och friluftsliv skapas. Dessa konflikter hanteras i den fysiska planeringen med till-

hörande prövningsförfaranden (se avsnitt 8.2.1). Samtidigt innebär nya vägar och järnvägar att redan existerande intrång och barriäreffekter för människor kan minska genom att befintliga vägar och järnvägar får minskad trafik eller tas bort.

Problemen med intrång och barriäreffekter hänför sig främst till den befintliga infrastrukturen. Vägverket och Banverket har fått i uppdrag att utforma program för att åtgärda de mest väsentliga barriärerna för friluftsliv och biologisk mångfald av väg- respektive järnvägsnäten. Tyngdpunkten i programmen skall ligga på de större städerna. Uppdragen skall redovisas i en särskild rapport senast den 30 april 2005.

#### 6.4.4 God bebyggd miljö

Vägverkets riktade fysiska miljöåtgärder kommer i början av planperioden att användas för att förbättra bullersituationen för människor längs med statliga vägar som utsätts för buller över 65 dBA utomhus. I nästa steg avses att påbörja åtgärder för boende utsatta för maxbuller på över 52–55 dBA inomhus mer än fem gånger per natt. Inga boende skall utsättas för vägtrafikbuller överstigande 65 dBA ekvivalentnivå utomhus år 2007. Bedömningen är att målet i huvudsak skall kunna nås till år 2005 utmed statliga vägar, utom i storstadsregionerna där insatser kommer att behöva göras även under år 2006 och år 2007.

I de fall utomhusnivån inte kan reduceras bör inriktningen vara att ekvivalentnivån inomhus inte skall överstiga 30 dBA.

På det kommunala vägnätet kommer de allvarligaste bullerstörningarna med stor sannolikhet inte att kunna åtgärdas under planperioden.

En del av resurserna för fysiska miljöåtgärder kommer att användas till att höja kvaliteten på existerande vägar, särskilt kommer fula och slitna miljöer i tätorter att åtgärdas. I samband med trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder mot buller kommer program för hur arkitektoniska och gestaltungsmissiga kvaliteter skall främjas och tillvaratas att upprättas.

Banverket kommer under de första åren i planperioden att åtgärda ca 2 400 bostäder som har bullernivåer överstigande 55 dBA som maxnivå i sovrum nattetid. Därefter fortsätter arbetet med barn- och omsorgslokaler samt skolor, ca 350 lokaler, där bullernivån överskrider 55 dBA som maxnivå inomhus. Sista hälften av planperioden åtgärdas 1 400 utemiljöer som har 70 dBA i markplan.

De bullerskyddsåtgärder som föreslås innebär att gällande etappmål för buller kommer att nås i början av planperioden.

### 6.5 Ett jämställt transportsystem

Delmålet om ett jämställt transportsystem innebär att transportsystemet skall utformas så det kan möta både mäns och kvinnors transportbehov. Därutöver skall kvinnor och män ges samma möjlighet att påverka transportsystemet.

Vägverket och Banverket har redovisat olika aktiviteter som verken bedömer är steg på vägen mot ett jämställt transportsystem. Åtgärder i transportsystemet skall bidra till förbättrad tillgänglighet för både kvin-

nor och män. Regeringen konstaterar att det är otydligt vilken betydelse delmålet om ett tillgängligt transportsystem har haft när det gäller prioriteringar av föreslagna åtgärder. Därtill saknas bedömningar av vilka effekter åtgärderna har på delmålet. Detta kan delvis bero på brister i kunskapen om hur delmålet skall tas om hand i planeringsprocessen samt att målet är relativt nytt. Det framtida arbetet med planeringsprocessen ur ett jämställdhetsperspektiv bör fokusera på att dels möjliggöra en bedömning av åtgärdernas effekter på kvinnors och mäns tillgänglighet till transportsystemet och att dels bidra till en mer rättvis fördelning av resurserna i detta avseende.

Regeringens prioritering av investeringar i nya järnvägar, kollektivtrafikanläggningar samt statsbidrag till spårfordon för regional kollektivtrafik innebär förbättringar för kvinnors tillgänglighet till transportsystemet och därmed även förbättringar för jämställdheten.

Tillgängligheten till transportsystemet påverkas även av den reella och upplevda tryggheten i transportsystemet. Åtgärder för förbättrad trygghet är därmed positiva för jämställdheten och tillgängligheten. Banverket arbetar med att förbättra den fysiska miljön och utformningen av stationer. Genom att bygga bort mörka och otrygga miljöer, exempelvis mörka tunnlar och passager, skapas en ökad trygghetsupplevelse i stationsmiljön.

Vad gäller kvinnors och mäns samma möjlighet att påverka transportsystemet anger Banverket att könsfördelningen successivt har förbättrats i det interna planeringsarbetet men att arbete återstår tills Banverket kan säga att kvinnliga och manliga åsikter beaktas i lika stor utsträckning. Vägverket redovisar en ambition att beslutande grupper i verkets skilda planeringsprocesser senast år 2010 skall ha en likvärdig representation av båda könen.

## 7 Finansiering av åtgärderna

Regeringen har i samarbete med vänsterpartiet och miljöpartiet de gröna bedömt att finansieringen av infrastrukturåtgärderna skall ske genom utökade anslag samt genom utökade lån på 25,5 miljarder kronor i Riksgäldskontoret. De utökade anslagen fördelas med 2,5 miljarder kronor år 2005, 2,5 miljarder kronor år 2006 samt 4,8 miljarder kronor år 2007. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition med förslag till utökade låneramar samt en redogörelse för vilka åtgärder som avses att finansieras med lån.

Regeringen avser att återkomma till riksdagen i samband med budgetpropositionen för år 2004 med förslag om anslagshöjningar enligt ovan för att finansiera infrastrukturåtgärderna. Av tabell 7.1 framgår utgifter för och finansiering av planeringsramen.

Botniabanan skall belasta planeringsramen med den produktionskostnad banan bedöms ha, vilket är ca 13,2 miljarder kronor.

Regeringen redovisade i infrastrukturpropositionen ett behov av medel för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar på 45 miljarder kronor. Genom att regeringen beslutat att finansiera vissa av infrastrukt-

turåtgärderna i planerna för perioden 2004–2015 med lån ökar behovet av medel för räntor och amorteringar. Regeringens bedömning är att behovet uppgår till ca 53,2 miljarder kronor under perioden 2004–2015. Behovet påverkas av ränteläge och amorteringstakt. Amorteringstakten påverkar även det kvarstående behovet av medel för att täcka kostnader för räntor och amorteringar efter år 2015.

Tabell 7.1 Utgifter för och finansiering av planeringsramen

<i>Utgifter planeringsram, miljarder kronor</i>	
Drift och underhåll (Bevara och säkerställ)	150,0
Investering vägar och regionala infrastrukturanläggningar	70,6
Investering järnvägar	107,7
Räntor och amortering på upptagna lån	53,2
<b>Summa</b>	<b>381,5</b>
Medel för planeringsram	
Beräknade anslag BP 2004	276,9
Lån tidigareläggning 2005–2015	25,5
Lån Botniabanan	13,2
<b>Beräknade tillgängliga medel BP 2003</b>	<b>315,6</b>
Kvarstående finansieringsbehov	65,9

## 8 Planering och genomförande

**Regeringens bedömning:** Planeringsprocessen har lett fram till prioriteringar som det finns stor samstämmighet kring.

**Skälen för regeringens bedömning:** Erfarenheterna från den genomförda planeringsomgången 2004–2015 visar att det finns en stor samstämmighet om planernas innehåll. Regeringens bedömning är därför att planeringsprocessen lett fram till att de viktigaste åtgärderna har identifierats, värderats och prioriterats.

Det har inte framkommit att processen skulle ha misslyckats med att identifiera de viktigaste åtgärderna. Däremot har processen uppfattats som trög och tung. Möjligheten att utforma processen så att den blir enklare, effektivare och mer flexibel bör därför undersökas.

### 8.1 Det framtida långsiktiga planeringssystemet

**Regeringens bedömning:** Det långsiktiga planeringssystemet för transportinfrastruktur bör inledas med en inriktningsplanering, där mål, ekonomiska ramar och inriktning analyseras för att därefter läggas fast av riksdagen.

Åtgärdsplaneringen bör sedan ske i löpande form med årliga uppdateringar av de nationella väg- och banhållningsplanerna.

Riksrevisionen bedömer att samhällsekonomisk lönsamhet generellt har haft en begränsad betydelse för de prioriteringar som gjorts i planerna. Genom att regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna grundar sig på den granskning av samhällsekonomisk effektivitet och uppfyllelse av de transportpolitiska målen som regeringen gjort är regeringens bedömning att de länsplaner som nu skall fastställas bidrar till en bättre uppfyllelse av transportpolitikens huvudmål och delmål.

**SIKA:s rapport:** SIKA föreslår en planeringsprocess som håller sig inom nuvarande transportpolitiska beslut. Följande förändringar föreslår man av processen:

- Ersätt lägesanalysen med ett löpande analysarbete och ett avslutande seminarium.
- Ge den strategiska analysen en tydligare indelning i de två faserna analys av strategiska områden och analys av inriktningar.
- Lägg in ett skede för Regeringskansliets beredning av underlaget.

Följande ändringar föreslår man av processens innehåll:

- Gör mer långsiktiga utblickar.
- Ta med översiktliga analyser av riktigt stora projekt.
- Storstadsprojekt bör hanteras i planeringsprocessen.
- Nuvarande ramfördelning bör ersättas av beskrivningar av olika ramnivåer för järnvägs- respektive vägåtgärder.
- En utvecklad beskrivning av osäkerhet bör ingå i underlaget.

**Remissinstanserna:** En stor majoritet av remissinstanserna anser att planeringssystemet behöver förändras för att bli mer effektivt och ändamålsenligt. *Vägverket* och *Banverket* har i en gemensam skrivelse daterad 10 mars 2004 skissat på ett planeringssystem där inriktningsplaneringen följer den s.k. fyrstegsprincipen, vilket innebär en analys i följande ordning:

1. åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt,
2. åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon,
3. begränsade ombyggnadsåtgärder,
4. nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Vägverkets och Banverkets förslag till ny process beskriver planeringscykeln med inriktningsplanering, inriktningsbeslut och åtgärdsplanering. Remisshantering av de långsiktiga planerna sker enligt förslaget på samma sätt som i dag. Vidare föreslår man en mindre årlig uppdatering av de fastställda planerna där hänsyn tas till olika förändringar som påverkar genomförandet av planerna. De uppdaterade planerna är tänkta att utgöra en viktig information till de organ som arbetar med fysisk planering på regional nivå. Det sker enligt förslaget ingen remisshantering eller fastställelse av de uppdaterade planerna.



**Riksrevisionens granskning:** Länens planering har i vissa viktiga avseenden skett från andra utgångspunkter än direktiven från regeringen. Riksrevisionen bedömer att samhällsekonomisk lönsamhet generellt har haft en begränsad betydelse för de prioriteringar som gjorts i planerna. I många planer prioriteras visserligen i huvudsak åtgärder som är samhällsekonomiskt lönsamma. Det går dock för det första inte att se att lönsamheten har varit vägledande för att åtgärderna har prioriterats in i planerna i förhållande till de åtgärder som lämnats utanför planerna, då underlag för bortprioriterade åtgärder endast redovisas i enstaka fall. För det andra går det inte att se om den samhällsekonomiska lönsamheten har varit vägledande för prioriteringen mellan åtgärderna i planerna. Iakttagelsen att samhällsekonomisk lönsamhet har haft begränsad betydelse har dessutom förstärkts under de intervjuer som Riksrevisionen har genomfört angående processen bakom planerna.

När det gäller de transportpolitiska delmålen har framför allt målen om positiv regional utveckling, säker trafik och tillgängligt transportsystem varit viktiga för prioriteringarna.

Riksrevisionen anser att de analyser som finns i planförslagen när det gäller effekter på delmålet en positiv regional utveckling inte är tillräckliga för att kunna bedöma om åtgärderna verkligen ger de effekter som hävdas.

**Remissinstanserna:** Många län anser att Riksrevisionen lägger alltför stor vikt vid de samhällsekonomiska kalkylerna som prioriteringsinstrument. Länen anser att den samhällsekonomiska kalkylen inte fångar upp alla effekter som en infrastrukturåtgärd kan ha, särskilt när det gäller delmålet om en positiv regional utveckling.

**Skälen för regeringens bedömning:** Planeringsprocessen för investeringar i infrastruktur fastställdes i det transportpolitiska beslutet år 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Den består av två steg: inriktningsplanering och åtgärdsplanering. I inriktningsplaneringen fastläggs mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden av riksdagen. Avsikten är att övergripande politiska avvägningar i detta skede skall göras av regering och riksdag och inte på myndighetsnivå. Åtgärdsplaneringen sker sedan genom att Vägverket, Banverket och länen utarbetar nationella väg- respektive banhållningsplaner samt länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Regeringen ser främst två skäl till att det för transportinfrastrukturen behövs en planeringsprocess med en tidshorisont på minst tio år. Den lagstadgade fysiska planeringen för infrastrukturinvesteringar är en process som tar flera år. Därför krävs lång framförhållning för att kunna förbereda prioriterade projekt fram till byggstart. Transportutvecklingen påverkas dessutom av samhällsutvecklingen i stort. De viktigaste drivkrafterna i detta sammanhang är den allmänna ekonomiska utvecklingen med bl.a. förändringar av näringsliv och befolkningsutvecklingen. Allt mer betydelsefullt för transportsystemets utveckling är den internationella utvecklingen och globaliseringen. Beslut om investeringar behöver därför grunda sig på kvalificerade prognoser om samhällets utveckling i olika avseenden.

Regeringens bedömning är att de prioriteringar som gjorts i de fastställda planerna har ett stort stöd hos myndigheter, kommuner och andra

intressenter. Utvärderingen av planeringsprocessen ger stöd för detta synsätt. Erfarenheterna från de länsvisa uppvaktningar som Näringsdepartementet mottog den 26–27 september 2003 visar också på en god uppslutning bakom prioriteringarna. En vanlig åsikt hos många län är att det egna länet har fått för liten tilldelning av de nationella medlen. Ofta grundar sig det synsättet på att de prioriterade åtgärderna inte eliminerar samtliga brister man upplever i transportsystemet i det egna länet. Men utöver det är det ovanligt med kritik mot de prioriteringar som Vägverket och Banverket föreslagit i länet liksom kritik mot prioriteringar i andra län.

Trots att utfallet av planeringsprocessen uppfattas som rimligt finns det skäl att se över den planeringsprocess som lett fram till besluten. I sin nuvarande utformning är processen alltför statisk och uppfyller inte de krav som regeringen ställer på ett politiskt styrinstrument för infrastrukturåtgärder. Det finns inte något bra sätt för riksdag och regering att göra omprövningar av planerna utifrån ändrade prioriteringar, ändrade statsfinansiella förutsättningar, ändrade förutsättningar för enskilda projekt eller andra omvärldsförändringar.

Den lägesanalys som inledde planeringsarbetet har stora likheter med SIKAs uppdrag att fortlöpande följa upp de transportpolitiska målen. Dessa två uppgifter bör med fördel kunna läggas samman.

Regeringen ser två alternativa principer för en årlig uppdatering av åtgärdsplanerna. Ett alternativ är att genomföra en mer teknisk uppdatering, där förändringar i enskilda projekt eller av det statsfinansiella läget leder till revideringar av planen. Riksdagens inflytande säkerställs då genom att den beslutar om planeringsramar, inriktning och mål på samma sätt som tidigare. Det andra alternativet är att låta riksdagen årligen ta ställning till politikens inriktning och att regeringen sedan reviderar åtgärdsplanerna utifrån riksdagens beslut. Regeringen har för avsikt att ta initiativ till att årliga, tekniska revideringar genomförs av de nu fastställda planerna. Regeringen har vidare för avsikt att fortsätta överväga och utveckla frågan om hur och när underlag för beslut om politikens inriktning på infrastrukturområdet skall utformas och återkomma till riksdagen med ett förslag.

Ett system med årlig uppdatering innebär att den formella förankringsprocess med remissbehandling som ingår som en del i nuvarande åtgärdsplanering av tidsskäl inte längre är möjlig att genomföra. Vägverket och Banverket kan därför behöva söka nya former för att förankra sina förslag innan de lämnas till regeringen. Förankringen bör kunna beakta de skiftande former av mellankommunal samverkan och regional utvecklingsplanering som nu är på framväxt, bl.a. genom de regionala utvecklingsprogrammen och tillväxtprogrammen.

Regeringen anser att länen bedrivit den regionala planeringsprocessen på ett effektivt sätt. Länen har tidigare visat att man tar ansvar för länsplanerna genom att vid behov revidera dem vid förändrade förhållanden när det gäller enskilda objekt, men även när det inträffar större omvärldsförändringar. De huvudsakliga motiv som regeringen ser till förändringar av den nationella planeringsprocessen återfinns därför inte på den regionala nivån. Däremot är det angeläget att det sker en teknisk uppdatering av länsplanerna årligen.

Riksrevisionen bedömer att samhällsekonomisk lönsamhet generellt har haft en begränsad betydelse för de prioriteringar som gjorts i länsplanerna. Regeringens bedömning efter att ha granskat länsplanerna är att det finns stora skillnader mellan länen när det gäller användandet av den samhällsekonomiska lönsamheten i prioriteringarna. Regeringens granskning av den samhällsekonomiska lönsamheten i länsplanerna finns illustrerad i figur 5.26, där det framgår att regeringen i sin bedömning av länsplanerna vägt in den genomsnittliga samhällsekonomiska lönsamheten samt hur stor andel av väginvesteringarna som det finns samhällsekonomiska beräkningar för. Regeringen har i sitt granskningsarbete även gjort bedömningar av kvaliteten på det samhällsekonomiska underlaget i länsplanerna, vilket har vägts in i beslutet om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna.

Riksrevisionen har i sin granskning funnit att länen har gett vissa transportpolitiska delmål större vikt vid prioriteringarna. Regeringen delar den bedömningen, men ser inte något automatiskt fel i detta. En förutsättning för att göra sådana prioriteringar är att länet i sina analyser visat att bristerna i länets transportsystem framför allt avser de delmål som man sedan prioriterat högre. Sambandet mellan länens analyser och prioriteringar har vägts in i regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna.

Regeringen anser att transportsystemets bidrag till förbättrad regional utveckling främst sker genom åtgärder som minskar restider, ökar tillgängligheten till transportsystemet och andra förbättringar som ryms inom tillgänglighetsområdet. Beskrivningen av dessa effekter håller en acceptabel nivå i länsplanerna.

Sammanfattningsvis finner regeringen att Riksrevisionens granskning på ett värdefullt sätt identifierat brister i länens användande av samhällsekonomiska kalkyler i sina prioriteringar, samt brister i beskrivningen av de effekter på det transportpolitiska målet om en positiv regional utveckling. Regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna grundar sig på regeringens egen granskning av både den samhällsekonomiska effektiviteten och uppfyllelsen av de sex transportpolitiska delmålen. Därför gör regeringen bedömningen att de länsplaner som nu skall fastställas på ett positivt sätt bidrar både till en bättre uppfyllelse av transportpolitikens huvudmål och delmål.

## 8.2 Från långsiktig planering till utbyggnad

### 8.2.1 Fysisk planering

Den lagstadgade fysiska planeringsprocessen som återstår innan de prioriterade väg- och järnvägsutbyggnaderna kan påbörjas är en separat process, skild från den ekonomiska planeringen. Samtidigt har processerna bl.a. genom långtidsplaneringen, och det underlag om objekten som den innehåller, klara beröringspunkter. Man kan se processerna som de två delarna av ett blixtlås som måste kugga i varandra, för att man skall komma fram till genomförandet av ett visst objekt.

Det första steget i den fysiska planeringsprocessen är att genomföra en förstudie, som visar vad som behöver göras i en viss länk eller del av

transportsystemet och möjliga lösningar för detta. I förstudieskedet skall den s.k. fyrstegsprincipen tillämpas, dvs. man bör i första hand överväga åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt. Om sådana åtgärder inte bedöms kunna lösa problemen på ett tillfredsställande sätt, övervägs i andra hand om det befintliga transportsystemet kan nyttjas effektivare. Först i nästa steg skall åtgärder i form av ny- eller ombyggnad övervägas. Fyrstegsprincipen har tillämpats i varierande grad i de nu aktuella långsiktsplanerna, men förväntas i allt större utsträckning tillämpas systematiskt och generellt i infrastrukturplaneringen. Regeringen anser att Vägverket och Banverket har en viktig roll för att utveckla formerna för fyrstegsprincipens tillämpning.

När en förstudie har gjorts skall det finnas tillräckligt underlag för att bedöma vilken typ av åtgärder som bör läggas in i långtidsplanen. Om alternativet ny- eller utbyggnad förordas skall en väg/järnvägsutredning utarbetas, som eventuellt även tillåtlighetsprövas enligt miljöbalken av regeringen. Regeringen tar i tillåtlighetsprövningen ställning till om objektet kan byggas i den förordade korridoren. För de objekt som är tillåtlighetsprövade (om sådan prövning erfordras) och ingår i långtidsplanen utarbetas därefter arbetsplan/järnvägsplan. När en sådan plan utarbetats kan objekten läggas i den treåriga verksamhetsplaneringen inom Vägverket och Banverket. Arbetsplanen/järnvägsplanen bör ha vunnit laga kraft året innan den läggs in för byggstart i verksamhetsplanen. Därefter genomförs utbyggnaderna i den ordning som de prioriterats i långsiktsplanerna och i den takt som medel anvisas i statsbudgeten. För byggande av väg- och järnvägsobjekt i tätortsmiljö erfordras dessutom ofta att en detaljplan utarbetas enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen.

Planeringsprocessen, inte minst den fysiska planeringsprocessens längd, har varit föremål för diskussion. Svenska Kommunförbundet och Landstingsförbundet har i en skrivelse daterad 6 september 2002 (N2002/8748/IR) hemställt att regeringen initierar en översyn så att planeringen och genomförandet av större infrastrukturprojekt kan samordnas och effektiveras.

Regeringen har bl.a. i syfte att förkorta och effektivisera planeringsprocessen tillsatt två utredningar som parallellt ser över och lämnar förslag till åtgärder som berör den fysiska planeringsprocessen. Den ena är Miljöbalkskommittén (M 1999:03, dir. 1999:109, 2001:25, 2002:37, 2003:61) och den andra är Kommittén för översyn av plan- och bygglagstiftningen, PBL-kommittén (M 2002:05, dir. 2002:97, 2003:172).

Miljöbalkskommittén har fått tilläggsdirektiv som innebär att kommittén skall se över möjligheterna att effektivisera och förenkla miljöprövningen utan att hälso- och miljöskyddskraven åsidosätts. En utgångspunkt skall vara intresset av att handläggningstiderna hålls så korta som möjligt utan att möjligheten att uppnå miljömålen försvåras eller allmänhetens rätt till insyn och deltagande åsidosätts. Kommittén har i sitt delbetänkande En effektivare miljöprövning (SOU 2003:124) presenterat förslag som bl.a. rör förfarande och formella krav på miljökonsekvensbeskrivningar och anmälningsplikt för mindre vattenverksamheter. Kommittén skall redovisa ett delbetänkande om prövningsorganisation under våren 2004 och slutbetänkande skall redovisas senast den 30 juni 2005.

PBL-kommittén skall stärka plan- och bygglagstiftningens roll som instrument för hållbar utveckling och ge den en utformning som skapar bättre förutsättningar för en god miljö, byggande av bostäder, etablering av handel och övrigt näringsliv liksom för övrigt samhällsbyggande. Lagstiftningen skall också utvecklas så att den bättre tillgodoser kraven på en effektiv beslutsprocess, samtidigt som kraven på rättssäkerhet och medborgerligt inflytande kan säkerställas och utvecklas. Slutbetänkande skall lämnas senast den 31 december 2004.

Båda utredningarnas betänkanden kommer att bli föremål för ett brett remissförfarande. Regeringen kommer därefter att ta ställning till utredningens förslag. Regeringens ställningstagande kan komma att medföra vissa nya förutsättningar för den fysiska planeringsprocessen när det blir dags att fatta beslut om nästa långtidsplanperiod.

## Remissinstanser som yttrat sig över underlagsrapporter

Granskning av Vägverkets och Banverkets förslag till drift- och underhållsstrategier (dnr N2003/5563/IR).

Remissyttranden har avgetts av Banverket och Vägverket.

Granskning av kostnadsunderlaget (dnr N2003/5921/IR).

Remissyttranden har avgetts av Banverket och Vägverket.

Granskning av länens arbete med länsplanerna för regional transportinfrastruktur (dnr N2004/160/IR).

Remissyttranden av avgetts av Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Rikstrafiken, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, C-framåt, Region Sörmland, Regionförbundet Östsam, Region Blekinge, Region Halland, Västra Götalandsregionen, Region Dalarna, Svenska Kommunförbundet och Landstingsförbundet.

Rapport om den framtida inriktningsplaneringen (dnr N2003/13/IR).

Remissyttranden av avgetts av Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Rikstrafiken, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, C-framåt, Region Sörmland, Regionförbundet Östsam, Region Blekinge, Region Halland, Västra Götalandsregionen, Region Dalarna, Svenska Kommunförbundet och Landstingsförbundet.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 1 april 2004

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden Ulvskog, Freivalds, Sahlin, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Lövdén, Ringholm, Bodström, Karlsson, Lund, Nykvist, Andnor, Nuder, Johansson, Hallengren, Björklund, Holmberg, Jämtin

Föredragande: statsrådet Messing

---

Regeringen beslutar proposition 2003/04:95 Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015