



REGERINGEN

Regeringsbeslut

II 4

2015-05-21

N2015/4305/TIF

Näringsdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

m.fl.

### **Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029**

---

#### **Regeringens beslut**

Regeringen uppdrar åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2018–2029 enligt vad som anges under rubriken Uppdraget nedan.

Trafikverkets inriktningsunderlag ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 november 2015. Trafikverket ska samtidigt remittera redovisningen till berörda remissinstanser. Av remisskrivelsen ska framgå att remissyttrandena ska lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 29 februari 2016. Delar av uppdraget (vilka specificeras nedan) ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 augusti 2015. Dessa delar ska inte remitteras.

#### **Uppdraget**

##### Syfte och utgångspunkter

Syftet med uppdraget är att ge regeringen ett adekvat underlag inför kommande infrastrukturproposition, i vilken inriktningen för infrastrukturplaneringen under perioden 2018–2029 kommer att föreslås. När riksdagen har slagit fast en inriktning följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen. Fastställelse av planerna beräknas till våren 2018.

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om jämbördiga funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

En grundläggande utgångspunkt för uppdraget är att infrastrukturen – som en väsentlig del av transportsystemet – ska planeras, utvecklas och förvaltas så att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. För att uppfylla transportpolitikens övergripande mål är regeringens bedömning att tillgängligheten på sikt måste utvecklas inom ramen för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor och på ett sätt som bidrar till att miljökvalitetsmålen nås och till ökad hälsa. Därutöver ska ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, vara vägledande.

En viktig bakgrund till uppdraget är även regeringens mål om att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU år 2020 och att minst 250 000 nya bostäder ska byggas till år 2020 samt riksdagens vision att Sverige år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser och regeringens ambition att miljöpåverkan från transportsektorn ska minskas.

Ett väl fungerande transportsystem gynnar sysselsättning och regional utveckling och är av avgörande betydelse för många samhällsfunktioner. Exempel på detta är bostadsbyggandet, där regeringens ambitioner för ett ökat bostadsbyggande är beroende av att transportinfrastrukturen utvecklas och underhålls. Det är också angeläget att samhällsplaneringen generellt och i en ökad utsträckning främjar hållbar och transportsnål samhällstruktur. Regionala och kommunala aktörer är centrala för en sådan utveckling. Bland annat genom att skapa goda möjligheter till cykling, gång och effektiv kollektivtrafik och därmed gynna hållbara städer.

Genom samverkan mellan Trafikverket och aktörerna på den digitala marknaden stöttas utvecklingen av den digitala infrastrukturen. Robust transportinfrastruktur är även en viktig hörnsten för samhällets beredskap såväl vid krishantering i fred som under höjd beredskap. Investeringar i transportinfrastruktur bidrar direkt till arbetstillfällen i järnvägs- och anläggningsbranschen. Effektiva, rättssäkra upphandlingar ska ta tillvara konkurrensen på marknaden samtidigt som innovativa lösningar främjas samt miljöhänsyn och sociala hänsyn beaktas.

#### Inriktning för transportinfrastrukturen

Trafikverket ska ta fram underlag för beslut om hur utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen bör inriktas under planperioden 2018–2029 för att – givet tillgängliga resurser – ge störst effekt för uppfyllelsen av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.

Inriktningsunderlaget ska beakta samhällsutveckling, trender och faktisk trafikutveckling i Sverige och i omvärlden av relevans för det svenska transportsystemets utveckling. Trafikverket ska även beakta att regeringen har aviserat att ett klimatpolitiskt ramverk ska införas med en

målbana för utsläppsutvecklingen till 2050 kopplad till lämpliga etappmål liksom sektorsvisa mål för bland annat transporter. Regeringens ambition är att utsläppsminskningar för att nå klimatmålet till 2020 i större utsträckning ska ske nationellt.

Trafikverket ska redovisa ett internationellt perspektiv och bland annat beakta konsekvenser och möjligheter av EU:s regelverk, beskriva och inkludera behovet av gränsöverskridande transporter, beakta hur Östersjösamarbetet kan stödjas och beskriva hur genomförandet av EU:s transeuropeiska transportnätverk, TEN-T, kan nyttjas för att skapa mervärden i det inhemska transportnätet.

### *Prognoser*

Trafikverket ska redovisa aktuella prognoser över personresandets och godstransporternas långsiktiga utveckling. Trafikverket ska redovisa en prognos enbart baserad på beslutad politik, en prognos som utöver beslutad politik inkluderar regeringens aviserade styrmedel och åtgärder samt en prognos som utöver beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder innehåller ytterligare styrmedel och åtgärder som enligt Trafikverket kostnadseffektivt kan minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser.

Ett av de styrmedel som regeringen aviserat är vägslitageskatt som syftar till att den tunga vägtrafiken i högre grad bär sina kostnader för samhällsekonomin men även kan bidra till att långväga godstransporter flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. Andra aviserade styrmedel är höjd bränsleskatt och ett införande av ett så kallat bonus-malus-system, där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus och fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid får högre skatt (malus). Trafikverket ska utgå från att de ytterligare styrmedel och åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser, utöver sådana som redan är beslutade eller aviserade, ska vara de mest samhällsekonomiskt effektiva enligt aktuellt forskningsläge och aktuella utredningar. Åtgärder som syftar till hållbar stadsutveckling ska beaktas.

Trafikverket ska noga redogöra för hur prognoserna har konstruerats. Antaganden, osäkerheter och risker i underlag och metoder ska beskrivas. Styrmedlen och åtgärderna och deras bedömda effekter ska beskrivas. Trafikverket ska även beskriva hur trafiken har utvecklats i förhållande till de trafikprognoser som gjorts i de två senaste planeringsomgångarna. Diskrepanser bör analyseras särskilt.

### *Bedömning av måluppfyllelse*

Trafikverket ska beskriva hur dagens transportsystem bidrar till de transportpolitiska målen, som även inkluderar att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att målet om

Begränsad klimatpåverkan och övriga miljö kvalitetsmål nås, och hur detta bedöms utvecklas på kort och lång sikt givet de prognoser som redovisas. Trafikverket ska bedöma och beskriva hur utvecklingen enligt de framtagna prognoserna påverkar möjligheterna att nå de transportpolitiska målen. Trafikverket ska särskilt identifiera och analysera de områden där måluppfyllelsen i dag är låg och där utvecklingstakten är långsam. Trafikverket ska beskriva vari problemen med att nå målen består. Trafikverket ska även redovisa identifierade målkonflikter.

### *Inriktning*

Inriktningsunderlaget ska omfatta tre analyser:

- hur inriktningen för transportinfrastrukturen bör se ut om trafiken utvecklas enligt Trafikverkets prognos utifrån hittills beslutad politik,
- hur inriktningen för transportinfrastrukturen bör se ut om trafiken utvecklas enligt Trafikverkets prognos med hittills beslutade och aviserade åtgärder, samt
- hur inriktningen för transportinfrastrukturen bör se ut om trafiken utvecklas enligt Trafikverkets prognos med antaganden om ytterligare styrmedel och åtgärder för att kostnadseffektivt minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser.

De tre analyserna är prioriterade och ska så långt möjligt dels genomföras och redovisas på ett likvärdigt sätt, dels vara jämförbara.

Merkostnader för ambitioner som går utöver beslutad politik ska redovisas liksom geografiska skillnader där så är relevant och möjligt. I analysen av hur en inriktning skulle påverkas av nya styrmedel och åtgärder ska Trafikverket uppskatta hur måluppfyllelsen skulle påverkas om dessa styrmedel och åtgärder bara implementeras delvis eller inte alls.

Trafikverket ska redovisa i vilken utsträckning inriktningarna väntas bidra till eller motverka funktionsmålet respektive hänsynsmålet. Målkonflikter ska belysas. Samhällsekonomisk effektivitet och bidrag till långsiktig hållbarhet ska redovisas. Trafikverket ska särskilt motivera om inriktningarna innehåller delar som inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma eller i övrigt inte bedöms bidra till målen. Icke prissatta effekter ska vägas in och redovisas på ett tydligt sätt. Om Trafikverket bedömer att åtgärderna kan väntas ha mer än marginella effekter på andra samhällsmål, inte minst sysselsättningsmål, ska det anges i underlaget.

Trafikverket ska redovisa en bedömning av om objekt i gällande nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 påverkas på något betydande

sätt av de förutsättningar som gäller för inriktningsanalyserna. Objekt där upphandling av byggentreprenad påbörjats ska inte omfattas av bedömningen.

Trafikverket ska så långt det är möjligt använda sig av kvalitetssäkrat underlag, t.ex. samhällsekonomiska värderingar enligt Trafikverkets arbetsgrupp för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet (ASEK) men också för miljökonsekvenser och sociala konsekvenser etc.

Regionala systemanalyser och samråd med länsplaneupprättarna

Trafikverket ska utforma inriktningsunderlaget efter samråd med regionalt utvecklingsansvariga aktörer. De regionalt utvecklingsansvariga (länsplaneupprättarna) i respektive län har en central roll i arbetet med transportsystemet.

Det finns enligt regeringens uppfattning behov av en förbättrad samordning mellan transportplanering och markanvändningsplanering. Inriktningsunderlaget samt analyser och underlag inför kommande åtgärdsplanering för nationell plan och länstransportplaner bör därför i ökad utsträckning samordnas med regionala strategier samt med planeringen av bostadsförsörjning och övrig fysisk planering. Det bör också ske ett utökat samarbete mellan länsplaneupprättarna och länsstyrelserna i respektive län kring underlagen inför den kommande åtgärdsplaneringen.

Trafikverket ska i samråd med länsplaneupprättarna göra en översyn av verkets metodbeskrivning för regionala systemanalyser från 2008. Metodik och struktur för redovisning ska ses över. Översynen ska nyttiggöra erfarenheter från tidigare planeringsomgångar samt omfatta en anpassning till dagens planeringssystem. Metodbeskrivningen ska redovisa hur värden som tillskapas till följd av möjliggörandet av ett ökat bostadsbyggande kan beaktas och redovisas. Ett viktigt syfte med översynen är att öka användbarheten av de regionala systemanalyserna ur ett nationellt perspektiv. Den nya metodbeskrivningen ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) och länsplaneupprättarna senast den 31 augusti 2015.

Länsplaneupprättarna beslutar själva om, och i så fall hur och när, deras eget underlag inför kommande åtgärdsplanering ska tas fram. I samband med redovisningen av metodbeskrivningen ska Trafikverket upplysa länsplaneupprättarna om när deras underlag behöver vara Trafikverket tillhanda för att kunna beaktas i kommande nationella åtgärdsplanering.

Ekonomiska ramar

För innevarande år, uttryckt i 2015 års prisnivå, har anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur tilldelats ca 21,7 miljarder kronor. Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur har för samma år tilldelats ca 19,6 miljarder kronor.

#### *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*

Trafikverket ska redovisa vilken ekonomisk ram som krävs för att under planperioden 2018–2029, på ett kostnadseffektivt sätt, vidmakthålla transportsystemets funktionalitet på dagens nivå. Om transportsystemets funktionalitet ska säkerställas över tid behöver underhållet vara i nivå med anläggningens nedbrytning. Trafikverket ska på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt ta tillvara den potential som finns inom drift- och underhållsområdena för att motverka negativa klimat-, miljö- och hälsoeffekter.

Även vidmakthållande av statens infrastruktur ska analyseras utifrån de tre inriktningar som beskrivs under rubriken Inriktning ovan. Om Trafikverket bedömer att de tre inriktningarna föranleder olika nivåer på ramar ska det anges.

Om eftersatt underhållsbehov har ackumulerats i transportsystemet behöver detta belysas. Trafikverket ska redovisa hur mycket den ovan nämnda ekonomiska ramen för att vidmakthålla funktionaliteten på dagens nivå, skulle behöva utökas för att räcka till att även avhjälpa eventuell eftersläpning på ett kostnadseffektivt sätt. Bedömningar på detta område bör ange scenarier om avhjälpande av eventuell eftersläpning på 6, 12 respektive 18 års sikt. Underlagen bör också redovisa på vilka delar (exempelvis låg- respektive högtrafikerade sträckor) eventuell eftersläpning råder och den samhällsekonomiska nyttan i att åtgärda eventuella brister.

Trafikverket ska redovisa hur transportsystemets bidrag till måluppfyllelse utvecklas för dessa olika nivåer (upprätta funktionen och åtgärda eventuell eftersläpning) för den ekonomiska ramen för vidmakthållande. Trafikverket ska även jämföra effekterna av en eventuell utökning för att åtgärda eventuell eftersläpning av underhåll med motsvarande minskning av föreslagna ekonomiska ramar till utveckling av statens transportinfrastruktur utifrån uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Drift- och underhållskostnader ska redovisas för såväl befintlig infrastruktur som för föreslagna nyinvesteringar. Nya identifierade behov av betydelse för måluppfyllelse och kostnader ska redovisas separat.

Trafikverket ska redovisa hur osäkerheter i metoder och underlag för samhällsekonomisk analys av drift- och underhållsåtgärder skulle kunna påverka bedömningen av behov av anslagsmedel.

#### *Utveckling av statens transportinfrastruktur*

En förutsättning för att transportsystemet ska utvecklas i önskad riktning är att åtgärder, oavsett ekonomisk ram, identifieras och prioriteras i ordning utifrån hur de kostnadseffektivt bidrar till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Trafikverket ska redovisa hur transportsystemets bidrag till samhällsekonomisk effektivitet och övrig måluppfyllelse bedöms utvecklas för investeringar vid en ekonomisk ram motsvarande nu gällande planeringsramar i 2015 års prisnivå samt intäkter från trängselskatt enligt gällande beslut och medfinansiering och brukaravgifter enligt gällande avtal.

Trafikverket ska redovisa hur och med vilket underlag prioriteringar som ligger till grund för de tre inriktningarna har gjorts. Utöver denna redovisning ska det framgå vilka åtgärder/åtgärdstyper som, i prioritetsordning, faller bort respektive tillkommer vid en (upp till femton procent) lägre respektive högre planeringsram samt vilken margineffekt det får på inriktningarnas samhällsekonomiska effektivitet och bidrag till övrig måluppfyllelse.

#### *Banavgifter*

Trafikverket ska redovisa prognosticerade intäkter för banavgifterna enligt järnvägslagen (2004:519) samt för de prognosticerade förändringar som Trafikverket bedömer utifrån Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, det så kallade SERA-direktivet, under planperioden 2018–2029.

#### *Åtgärdsområden*

Mindre åtgärder behöver inte namnges i planerna. De samlas ihop i så kallade åtgärdsområden. Det handlar exempelvis om miljöåtgärder, trafiksäkerhetsåtgärder och trimningsåtgärder i befintlig infrastruktur, samt cykelåtgärder. Det kan också röra sig om mindre åtgärder som har betydelse för att möjliggöra ny eller utökad bostadsbebyggelse. Kostnaden per åtgärd får inte överskrida vissa belopp enligt gällande förordningar.

Behoven för den kommande planperioden ska noga analyseras och kostnadsuppskattas separat per åtgärdsområde och där så är relevant för regeringens prioriteringar enligt preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålen. Trafikverket ska i denna del av uppdraget särskilt fokusera på behovet av underlag på miljöområdet, utan att underlagen avseende övriga åtgärdsområden för den skall åsidosätts.

Trafikverket ska bedöma vilken anpassning av den befintliga infrastrukturen till väntade klimatförändringar som är samhällsekonomiskt motiverad. Kostnader för detta område ska särredovisas. De potentiella konsekvenserna av att inte klimatanpassa infrastrukturen ska också redovisas.

Trafikverket ska redovisa vilka metoder för landskapsanalyser i tidiga skeden som tillämpas i dag, i vilken utsträckning de används och vilket behov av utveckling Trafikverket ser inom detta område. Trafikverket ska också redovisa hur verket bidrar till Naturvårdsverkets och länsstyrelsernas pågående arbete med grön infrastruktur. Trafikverket uppmärksammas också på att etappmålet om betydelsen av den biologiska mångfalden och värdet av ekosystemtjänster innebär att senast 2018 ska betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden och politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt.

Utvecklingsbehov för analysmetoder och kostnadsuppskattningar

Trafikverket ska beskriva hur väl metoderna för att göra trafikprognoser för person- och godstransporter och samhällsekonomiska kalkyler för olika typer av åtgärder svarar mot behoven i uppdraget, samt redogöra för vilken utveckling av dessa metoder som behövs och vad som pågår och planeras. Trafikverket ska särskilt beakta de erfarenheter och synpunkter som framkommer med anledning av Sverigeförhandlingens (N 2014:04) arbete med att analysera hur värdet av ett möjligt bostadsbyggande tas till vara vid beräkningen av de samhällsekonomiska kalkylerna. Behov av ytterligare utveckling och förutsättningar för genomförandet beskrivs. Metoder för bedömning av såväl investeringar som drift och underhåll ska belysas.

Trafikverket ska även redogöra för vilken metod- och kompetensutveckling som behövs och vad som pågår eller planeras för analys och dokumentation av åtgärdsval utifrån fyrstegsprincipen, inklusive analys av icke prissatta effekter. Trafikverket ska även redovisa hur man arbetar med att förbättra kostnadsuppskattningar i tidiga skeden.

Trafikverket ska redovisa hur potentialen som finns inom energieffektiv infrastrukturhållning kan tas tillvara inom såväl planeringsprocesser som upphandlingar.

Övriga underlag

Luftfartsverket och Sjöfartsverket ska bistå med fakta och bedömningar om luftfartens respektive sjöfartens utvecklingsmöjligheter och behov vilket kommer att utgöra ett viktigt underlag för Trafikverkets arbete med att ta fram ett trafikslagsövergripande inriktningsunderlag.



Trafikverket ska samråda med Sverigeförhandlingen (N 2014:04) och Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02). Vid behov ska Trafikverket samråda med styrelsen för uppföljning m.m. av avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Trafikverket ska även följa Utredningen om effektivare användning av statens bredbandsinfrastrukturs (N 2014:05) arbete. Uppdraget ska samordnas med regeringens uppdrag till Trafikverket om att ta fram förslag till ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer (dnr N2015/532/TS), samt regeringens uppdrag till Trafikverket om att inkomma med analyser om forskning och innovation inom transportområdet (dnr N2015/3927/TS). Uppdraget ska i övrigt genomföras efter samråd med andra myndigheter som Trafikverket bedömer är berörda.

### **Bakgrund**

Regeringen inleder nu arbetet med att ta fram en ny nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och ramar för nya länsplaner. Planerna ska avse perioden 2018–2029.

Nedan nämns ett urval av åtgärder och uppdrag av betydelse för ärendet.

Den gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportsystemet fastställdes av regeringen den 3 april 2014 och avser perioden 2014–2025. Samtidigt fastställde regeringen de definitiva ekonomiska ramarna för de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för samma period. De regionala planupprättarna, det vill säga de regionala självstyrelseorganen/kommunala samverkansorganen eller länsstyrelserna, har därefter fastställt länsplanerna.

Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att en särskild utredare ska göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med översynen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Utredningen överlämnade den 2 december 2013 delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83). Den 19 december 2014 fick utredningen ett tilläggsdirektiv (dir. 2014:160) om att delredovisa vissa frågor om byggande och underhåll av infrastrukturen. En lägesrapport lämnades den 31 mars 2015. Slutlig redovisningstid för hela uppdraget ändrades till senast den 23 december 2015. Regeringen gav, i anslutning till detta, Trafikverket i uppdrag att genomföra en analys av alternativa organiseringar inom Trafikverket avseende underhållet inom järnväg (dnr N2014/5277/TE) samt att redogöra för utvecklingen och genomförandet av styrramverket för drift och

underhåll av väg och järnväg (dnr N2014/5276/TE). Båda uppdragen redovisades den 31 mars 2015.

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att en särskild utredare, som ska fungera som förhandlingsperson, ska ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö m.m. (dir. 2014:106). Förhandlingspersonen ska även ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län kring åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i dessa län. Utredningen har tagit namnet Sverigeförhandlingen. Trafikverket ska enligt direktiven bistå förhandlingen med nödvändigt underlag. Utöver detta ska Sverigeförhandlingen i enlighet med vad som anges i ett tilläggsdirektiv (dir. 2014:113) dels analysera vissa frågor för att främja cykling, dels genomföra de uppgifter som den i förtid avslutade Utredningen om utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län (N 2013:01) inte har slutfört.

I december 2014 beslutade regeringen om direktiv till Miljömålsberedningen om att ta fram ett klimatpolitiskt ramverk och en strategi för att nå den av riksdagen fastställda visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050. Visionen bygger på att alla sektorer minskar sina utsläpp. Transportsektorns klimatpåverkande utsläpp är betydande och en av de större utmaningarna för att nå visionen för 2050.

Naturvårdsverket har regeringens uppdrag att ta fram riktlinjer och vägledning om grön infrastruktur.

Regeringen uppdrog den 8 januari 2015 åt Trafikverket att ta fram förslag till ramverk för stadsmiljöavtal med fokus på hållbara transporter i städer (dnr N2015/532/TS). I uppdraget ingår bland annat att föreslå kriterier och process för urval av projekt samt att översiktligt definiera vilka typer av åtgärder som kan komma i fråga för statlig medfinansiering. Trafikverket ska också beskriva vilka parter som ska kunna ingå sådana stadsmiljöavtal, redovisa en process för styrning och uppföljning samt en modell för hur avtalen ska vara utformade. De statliga medlen ska kunna fördelas i närtid (åren 2015–2018).

För att följa och styra måluppfyllelse och infrastrukturens status över tid ska Trafikverket tillämpa styrramverket för drift och underhåll av väg och järnväg. De framtagna leveranskvaliteterna, tillsammans med ett antal indikatorer, ska beskriva Trafikverkets förmåga att leverera ett tillgängligt och säkert transportsystem som tar hänsyn till miljö och hälsa. Detta framgår även av Trafikverkets uppdrag om att redogöra för

utvecklingen och implementeringen av styrramverket som redovisades den 31 mars 2015 (dnr N2014/5276/TE).

Utredningarnas betänkanden och resultaten av Trafikverkets egna uppdrag utgör viktiga underlag för Trafikverkets inriktningsunderlag.

### **Skälen för regeringens beslut**

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet innebär bland annat att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Vidare ska transportsystemet vara jämställt. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Funktions- och hänsynsmålen har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås måste funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Regeringens mål är att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020, samtidigt som sysselsättningsgraden ökar. Ett robust, effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela Sverige. Långsiktig hållbarhet omfattar såväl ekologisk som ekonomisk och social hållbarhet.

Sveriges geografi understryker transportsystemets betydelse för näringslivets konkurrenskraft. En del i detta är att exportföretagen ska kunna utvecklas. Detta understryks ytterligare genom regeringens ambitioner med en nyindustrialisering av Sverige.

Ett effektivt transportsystem, som utvecklas med hänsyn till miljö och människors hälsa, bidrar till att Sverige ska kunna bli ett mer miljömässigt hållbart samhälle. Ett långsiktigt hållbart transportsystem ska också vara katalysator för ny teknik och växande företag.

Regeringens har höjt ambitionsnivån i arbetet för att de nationella miljö kvalitetsmålen inklusive klimatmålen ska nås. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i arbetet för att minska klimatpåverkan. Insatser krävs inom alla sektorer och regeringen är därför angelägen om att åtgärderna inom transportsektorn bidrar till att

miljökvalitetsmålen nås på ett kostnadseffektivt sätt. Trafikverket har redovisat att tillståndet och utvecklingstakten vad gäller områdena miljö och hälsa inom transportsystemet i dag är långt ifrån vad som krävs för att målen ska kunna nås. Regeringen bedömer samtidigt att det inom transportsystemet finns en potential att minska de negativa miljö- och hälsoeffekterna. Det är angeläget att denna potential tas tillvara.

Förutsättningarna ser olika ut i städerna och på landsbygden och behöver delvis mötas med olika åtgärder. Den snabbt växande befolkningen i de svenska storstäderna innebär särskilda utmaningar men även goda möjligheter för resurseffektiv samhällsplanering. För att fler ska kunna leva hållbart, för att arbetsgivare ska hitta rätt kompetens och för att öka takten i arbetet med att nå Sveriges miljökvalitetsmål behövs tät bebyggda städer med god tillgänglighet, attraktiva livsmiljöer och väl fungerande samhällsservice, där trafikytorna används effektivt, med goda möjligheter för gång, cykling och kollektivtrafik samt med god tillgång till grönområden. I växande städer kan det vara trångt i kollektivtrafiken. Det behövs aktiva åtgärder för klimatsmarta och resurseffektiva städer med god tillgänglighet. Dessa frågor ligger ofta på den kommunala och regionala nivån att hantera. Staten bidrar dock genom bland annat åtgärder i länstransportplanerna och de aviserade stadsmiljöavtalen under åren 2015–2018.

Ett robust transportsystem ska även klara av både väntade och oväntade händelser. Infrastrukturen ska vara utformad så att stopp och störningar till följd av underhåll, olyckor, trängsel, fordonsfel eller fel och skador på infrastrukturen minimeras. För att reducera sårbarheten och öka måluppfyllelsen behövs planerade och väl fungerande åtgärder för drift, underhåll och reinvesteringar.

En utveckling av transportsystemet ökar också möjligheterna till ett ökat bostadsbyggande. Regeringens mål är att det ska byggas minst 250 000 nya bostäder fram till år 2020. Samtidigt som det byggs nya bostäder ökar behovet av nya transportlösningar – inte minst kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik. Planeringen av ny infrastruktur bör därför på ett ökande sätt samordnas med övrig samhällsplanering, inte minst med planeringen av eller för att möjliggöra uppförande av nya bostäder.

Utvecklandet av ett effektivt och hållbart transportsystem, utan gränshinder mellan länder eller trafikslag, kan stärka Sveriges konkurrenskraft, import- och exportmöjligheter. Ett fördjupat samarbete mellan länder över nationsgränser inom ramen för EU:s strategi för Östersjöregionen kan bidra till att målen för EU 2020-strategin nås och därmed skapa fler jobb och hållbar tillväxt.

Som ett första steg i arbetet med att ta fram en ny nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet och nya ekonomiska ramar för länsplaner bör Trafikverket ges i uppdrag att ta fram ett

underlag för hur transportinfrastrukturen bör inriktas under planperioden 2018–2029 för att bidra till att det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen ska uppnås.

Regeringen avser att i nästa skede lägga fram en proposition som underlag för riksdagens beslut om inriktning och ekonomiska ramar för planperioden. Efter riksdagens behandling och beslut med anledning av propositionen följer regeringens uppdrag till Trafikverket och de regionala planupprättarnas om åtgärdsplanering för att upprätta förslag till nya långsiktiga infrastrukturplaner. Våren 2018 avser regeringen att fastställa en ny nationell plan för transportsystemet för perioden 2018–2029 samt ekonomiska ramar för länsplaner för 2018–2029.

På regeringens vägnar

Anna Johansson

Helena Braun Thörn

Likalydande till

Luftfartsverket  
Sjöfartsverket

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM  
Finansdepartementet/BA  
Miljö- och energidepartementet/MA och E  
Näringsdepartementet/IF, FÖF, RT, ITP, FJR, J, PUB, SUBT, MRT,  
och TS  
Socialdepartementet/ JÄM, FST  
Arbetsmarknadsdepartementet/A  
Justitiedepartementet/SSK  
Kulturdepartementet  
Boverket  
Naturvårdsverket  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
Riksantikvarieämbetet  
Statens energimyndighet  
Statens väg- och transportforskningsinstitut  
Sveriges kommuner och landsting  
Trafikanalys  
Transportstyrelsen  
Verket för innovationssystem  
Skåne läns landsting  
Hallands läns landsting  
Västra Götalands läns landsting  
Kronobergs läns landsting  
Samverkansorganet i Blekinge län  
Samverkansorganet i Kalmar län  
Jönköpings läns landsting  
Östergötlands läns landsting  
Samverkansorganet i Södermanlands län  
Örebro läns landsting  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Gotlands kommun  
Länsstyrelsen i Västmanlands län  
Samverkansorganet i Uppsala län  
Gävleborgs läns landsting  
Samverkansorganet i Dalarnas län  
Samverkansorganet i Värmlands län