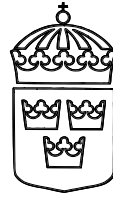


# Regeringens skrivelse

## 2013/14:233



Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–  
2025

Skr.  
2013/14:233

---

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 15 maj 2014

*Fredrik Reinfeldt*

*Catharina Elmsäter-Svärd*  
(Näringsdepartementet)

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redogör regeringen för åtgärdsplaneringen som lett fram till regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025 och fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur under samma period.

# Innehållsförteckning

1	Regeringens politik .....	3
2	Bakgrund.....	5
3	Nytt planeringssystem.....	8
4	Nationell plan för transportsystemet .....	10
4.1	Ekonomiska ramar och finansiering .....	10
4.2	Drift, underhåll och reinvesteringar på vägnätet .....	10
4.3	Drift, underhåll och reinvestering av järnväg.....	11
4.4	Fortsatt utveckling för att stärka transportsystemet.....	13
5	Länsplaner för regional transportinfrastruktur .....	16
6	Genomförande av planen .....	18
Bilaga 1	Pågående investeringar och åtgärder som kommer att slutföras under planperioden.....	25
Bilaga 2	Investeringar och åtgärder som får byggstartas 2014– 2016, förberedas för byggstart 2017–2019 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder under planperioden .....	28
Bilaga 3	Utpekade brister som kräver ytterligare utredning.....	32
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 maj 2014.....	33

# 1 Regeringens politik

Regeringen fastställde den 3 april 2014 den nationella trafikslags-övergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 samt de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslags-övergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025.

## Fler vägar till jobb

Regeringens främsta mål är full sysselsättning. Därför genomför regeringen åtgärder som stödjer tillväxten och varaktigt ökar sysselsättningen samt stärker elevernas kunskaper och företagets konkurrenskraft. Sverige hålls ihop genom åtgärder som förbättrar långsiktiga förutsättningar för jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Transportsystemets utformning, drift och användning ska främja en hållbar utveckling.

Infrastruktur knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi. Landets geografiska läge förstärker betydelsen av en väl fungerande infrastruktur. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet och lätt kunna hitta personal med rätt kompetens samt transportera gods och kunder. För kvinnor och män i hela landet innebär förbättrade kommunikationer att det blir lättare att pendla till och från arbetet samt att möjligheterna att välja bostadsort ökar.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 ska bidra till att nå det övergripande målet för transportpolitiken med de tillhörande jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande målet ska säkerställa en sam-hållsekoniskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet ska medverka till en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet ska medverka till högre säkerhet samt förbättrad miljö och hälsa. Underhållet av järnvägen har under decennier varit eftersatt och stora resurser har lagts på att hantera fel i anläggningen. Regering och riksdag har fördubblat anslagen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnvägen sedan 2006. Denna satsning på järnvägen för att möta underhållsbehovet fortsätter nu.

Regeringen genomför nu stora investeringar i infrastruktur för att skapa förutsättningar för ett robust, effektivt och pålitligt transportsystem som tillgodoser medborgarnas behov av arbetspendling och näringslivets behov av transporter. Planeringsramen för perioden 2014–2025 uppgår till 522 miljarder kronor, i enlighet med riksdagens beslut. Därtill kommer ytterligare 85 miljarder kronor som möjliggörs genom intäkter från trängselskatter, avgifter och bidrag. Det är en historisk satsning på svensk infrastruktur och en kraftig ambitionshöjning jämfört med vad tidigare regeringar satsat.

En viktig del i regeringens satsning är att byggandet av en ny stambana för höghastighetståg inleds genom den s.k. Ostlänken mellan

Stockholm/Järna och Linköping samt den första delen av sträckan Göteborg–Borås. Därutöver genomförs angelägna satsningar för gruvnäringen i Malmfälten och Bergslagen samt den största satsningen på Stockholms tunnelbana sedan 1994. Genom en överenskommelse med berörda kommuner och landsting möjliggörs en utbyggnad av nio stycken nya tunnelbanestationer och 78 000 nya bostäder i Stockholms län.

Stora investeringar görs i vägsystemet med t.ex. Förbifart Stockholm och utbyggnad av E4 genom Småland. Därmed uppnås motorvägsstandard på hela sträckan mellan Helsingborg och Gävle. Regeringen har tidigare dessutom gett klartecken för satsningar på för gruvnäringen angelägna infrastrukturinvesteringar, ett nytt trafikledningssystem för tågtrafiken som kan styra järnvägstrafiken mer effektivt och därmed öka kapaciteten ytterligare i järnvägstransportsystemet samt den återstående fyrspårsutbyggnaden mellan Malmö och Lund på Södra stambanan. Vidare prioriterar regeringen genom den nationella trafikslags-övergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 satsningar på Västkustbanan, Godsstråket genom Skåne, Godsstråket genom Bergslagen, Getingmidjan vid Stockholms central samt fyrspårsutbyggnad av den hårt trafikerade Mälarbanan, delen Tomtebodå–Barkarby. Regeringen har därtill beslutat om satsningar för bättre framkomlighet och trafiksäkerhet på E20 genom Västra Götaland, ytterligare kapacitetshöjande järnvägsåtgärder i Skåne, kollektivtrafikåtgärder för buss i Skåne, E22 Fjälkinge–Gualöv i Skåne, resurser för genomförande av utredningsarbetet inklusive projekteringen av Östlig förbindelse i Stockholm, första etappen av dubbelspårsutbyggnad på Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle, Inlandsbanan, Sälens flygplats, E10 mellan Kiruna och Gällivare samt på Mittbanan (Stora helvetet).

Utöver detta pågår och planeras en rad investeringar i näringslivet runt om i landet som förutsätter ökad transportkapacitet och som på olika sätt kan mötas med den av regeringen fastställda planen. Allt fler företag, men även enskilda och myndigheter, vill även minska sin klimat- och miljöpåverkan. I planen avsätts betydande medel till trimningsåtgärder och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Planen rymmer även åtgärder för att stärka sjöfartens roll i transportsystemet.

Inriktningen för planen är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i alla delar av landet. Kapacitetsutnyttjandet i delar av transportsystemet är tidvis högt. Detta är särskilt tydligt i storstadsregionerna, på de högtrafikerade vägarna och järnvägsspåren och längs de större transportstråken. Transporternas betydelse för samhället blir särskilt påtaglig när transportsystemet inte fungerar som förväntat. Försenade tåg eller trängsel på vägarna gör det svårare för människor att få vardagen att fungera, försvårar för företag som vill anställa och hotar industrin som verkar på en globalt konkurrensutsatt marknad med små marginaler. Regeringen anser att det i ökad utsträckning måste gå att lita på transportsystemet. Därför görs en kraftfull förstärkning av drift, underhåll och reinvesteringar, i synnerhet för att höja tillförlitligheten i det svenska järnvägssystemet. Satsningarna på järnvägens drift och

underhåll ökar med över 20 miljarder kronor jämfört med föregående plan. Sedan regeringen tillträdde 2006 har satsningarna ökat med mer än 100 procent i jämförbara priser.

Trafikverket ansvarar för genomförandet av den nationella planen. I sitt arbete ska myndigheten utgå från att transportsystemet som helhet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda effektiva och miljöanpassade resor och transporter. Ett centralt synsätt ska vara att hela resan eller transporten ska fungera. Åtgärder som kan bidra till en obruten reskedja är av särskild vikt för personer med nedsatt funktionsförmåga och bidrar till att transportsystemets användbarhet och attraktivitet ökar för alla grupper av resenärer. Planen ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Trafikverket ska vid genomförandet av planen vara särskilt uppmärksam på att funktionsmålet om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, hälsa och miljö är jämbördiga.

Det nya ekonomiska planeringssystem som riksdagen beslutat om efter förslag från regeringen ökar flexibiliteten och skapar förutsättningar för ett trovärdigt och långsiktigt perspektiv i planeringen samtidigt som möjligheter till omprövning finns om förutsättningar förändras. En ny anslagsstruktur främjar ett effektivt resursutnyttjande och ökar flexibiliteten i genomförandet. Ett långsiktigt perspektiv förutsätter även en satsning på forskning och innovation för att stimulera en mer kunskapsbaserad förnyelse och förbättring av transportsystemet.

## 2 Bakgrund

Regeringen har under den innevarande och den föregående mandatperioden vidtagit stora och genomgripande åtgärder för att reformera och effektivisera transportområdet. Detta har gjorts genom omfattande omstrukturering av myndigheterna inom området, anpassning av regelverk för bland annat vissa delar av transportmarknaden och förändrad styrning av myndigheternas verksamhet. Detta har varit särskilt påtagligt avseende utvecklingen av transportinfrastruktur där det har skett ett aktivt arbete med reformering och effektivisering, parallellt med en stor utökning av tillgängliga resurser.

Den 9 september 2010 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att föreslå processer och riktlinjer för medfinansiering av transportinfrastruktur, t.ex. i form av bidrag eller brukaravgifter, i det framtida planeringssystemet för transportinfrastruktur (dir. 2010:92). I utredarens uppdrag ingick även att analysera trafikverkens förslag till nytt planeringssystem (Förslag till nytt planeringssystem för transportsystemet, Slutrapport 2010-02-26) och anpassa det till utredarens förslag om medfinansiering. Utredningen, som antog namnet Medfinansieringsutredningen, överlämnade den 31 januari 2011 delbetänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – utvärdering av förhandlingsarbetet jämte överväganden om brukaravgifter och lånevillkor (SOU 2011:12) och i maj 2011 slutbetänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur – Ett nytt system för den långsiktiga planeringen

av transportinfrastruktur samt riktlinjer och processer för medfinansiering (SOU 2011:49). Betänkandena har remissbehandlats. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2011/3888/TE). Resultatet från Medfinansieringsutredningen utgjorde det huvudsakliga underlaget för regeringens ställningstaganden i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118).

Regeringen uppdrog den 11 mars 2011 åt Trafikverket att, med utgångspunkt i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021, utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet för perioden 2012–2021 samt att lämna förslag på effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder enligt fyrstegsprincipen för att tillgodose kapacitetsbehovet. I uppdraget ingick även att göra en analys av utvecklingen av transportbehovet fram till 2050, att analysera olika alternativ för höjd hastighetsstandard på järnvägsnätet samt att beakta åtgärder som bidrar till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Regeringen utvidgade den 8 september 2011 uppdraget till att även omfatta en analys av vilka kapacitetshöjande åtgärder som kan genomföras i transportsystemet på det statliga vägnätet samt inom sjöfart och luftfart för perioden 2012–2021. Dessutom vidgades uppdraget till att omfatta en längre period, 2022–2025.

Trafikverket redovisade den 30 september 2011 den första delen av uppdraget som avsåg järnvägssystemet under perioden 2012–2025. Övriga delar av uppdraget redovisades den 27 april 2012 i Trafikverkets rapport Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050.

Trafikverket har remissbehandlat rapporten vid två tillfällen, dels inför delredovisningen i september 2011, dels inför slutredovisningen den 27 april 2012. Remissinstansernas synpunkter har sammanställts och bifogats Trafikverkets rapport. Sammanställningen finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2012/2400/TE). Resultatet av ovan nämnda uppdrag till Trafikverket utgjorde tillsammans med tidigare infrastrukturproposition (prop. 2008/2009:35) det huvudsakliga underlaget för regeringens ställningstaganden i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25).

## Ny nationell plan för transportsystemet

Trafikverkets redovisning av regeringens uppdrag om kvalitetssäkring av gällande plan (dnr N2012/6111/TE), visade att kostnaderna för åtgärderna i gällande plan 2010–2021 i stort är i nivå med avsatta medel. Detta var en viktig förutsättning för regeringens fortsatta prioriteringar för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Den av regeringen tillsatta Produktivitetskommittén överlämnade i juni 2012 sitt betänkande Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen (SOU 2012:39) enligt vilket kommittén såg en stor potential att öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen. Bland exemplen märks god framförhållning vad

gäller planering och upphandling, ökad andel totalentreprenader samt ett mer industriellt anläggningsbyggande.

Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) och budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Regeringens propositioner inklusive den tidigare infrastrukturpropositionen (prop. 2008/09:35) och riksdagens beslut angav tillsammans med regeringens planeringsdirektiv som beslutades den 20 december 2012 (dnr N2012/6395/TE och N2012/6434/TE [delvis]) förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

Den 14 juni 2013 överlämnade Trafikverket sitt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (dnr N2013/2815/TE). Samma dag skickades det ut på remiss. Remissyttrandena skulle vara inkomna till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 oktober 2013 och 385 remissyttrandena inkom.

Regeringen uppdrog den 30 maj 2013 åt Trafikanalys att kvalitetssäkra och analysera Trafikverkets förslag till nationell plan för utveckling av transportsystemet (dnr N2013/2815/TE). I första hand granskade Trafikanalys de samhällsekonomiska kalkylerna, kostnadsberäkningar och planeringsunderlag som låg till grund för Trafikverkets förslag. Trafikanalys redovisade uppdraget den 30 oktober 2013. Trafikanalys har även bistått Regeringskansliet i arbetet att analysera förslagen till länsplaner för regional transport infrastruktur. Regeringen uppdrog vidare den 31 oktober 2013 åt Trafikverket att sammanställa de samlade effekterna av planförslagen för perioden 2014–2025 inbegripande det nationella planförslaget och de 21 länsplaneförslagen (dnr 2013/5045/TE).

Genom 2013 års Stockholmsförhandling slöt staten i januari 2014 avtal, som regeringen godkände den 3 april 2014, om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Dessa satsningar medfinansieras i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025.

Länsplaneupprättarna ansvarar för att, i enlighet med direktivet till åtgärdsplaneringen (dnr N2012/6395/TE, N2012/6434/TE [delvis]) samt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, upprätta och fastställa länsplanerna. Länsplaneupprättarna överlämnade i december 2013 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (dnr N2013/5549/TE).

Dessa förslag till planer samt övriga underlag i form av remissyttrandena avseende den nationella planen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning m.m. utgör underlag för regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2014–2025 och fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025. Länsplaneupprättarna ska sedan, efter att regeringen fattat beslut om definitiva ekonomiska ramar, fastställa länsplanen utifrån respektive inlämnat förslag.

### 3 Nytt planeringssystem

Riksdagen har i och med behandlingen av regeringens proposition Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257) beslutat om ett antal lagändringar som rör den fysiska planeringen av transportinfrastruktur. Syftet var att förkorta ledtiderna i processen och göra den mer effektiv.

Det nya planeringssystemet innebär att den fysiska planeringen av transportinfrastruktur sker i en sammanhållen planeringsprocess i stället för i flera steg. Den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen.

Propositionen berör även den ekonomiska planeringen med en modell som knyter planeringen av infrastruktur fastare till den statliga budgetprocessen. Den ekonomiska planeringen infördes i och med regeringens beslut om en ny nationell plan den 3 april 2014.

#### Besluten i det nya planeringssystemet

Riksdagen fattar efter förslag från regeringen ett beslut om den långsiktiga ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder och hur dessa medel ska fördelas mellan vidmakthållande och utveckling av transportsystemet under den aktuella planperioden. Inom det ekonomiska planeringssystemet beslutar regeringen genom fastställande av den nationella trafikslagsövergripande planen dels om ramar för åtgärder på en övergripande nivå, dels om genomförande av åtgärder på en mer detaljerad nivå. Det är Trafikverket som inom det nya styrramverket och i enlighet med regeringens prioriteringar i beslutet om den nationella planen avgör hur de ekonomiska ramarna för drift- och underhåll av statlig väg- och järnvägsinfrastruktur ska användas. Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen rapportera till regeringen effekterna av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste åren avseende leveranskvaliteterna. Vid den årliga rapporteringen ska Trafikverket även redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att effektivisera verksamheten.

Regeringen fattar även beslut om ekonomiska ramar för utveckling av regional transportinfrastruktur men delegerar till regionala organ och länsstyrelser att svara för prioriteringen. Regeringen beslutar om medel till att utveckla transportsystemet på nationell nivå. Utvecklingsåtgärder som kostar mindre än 50 miljoner kronor beslutar Trafikverket om inom en given ekonomisk ram dock i enlighet med regeringens prioriteringar i beslutet om den nationella planen. Investeringar och åtgärder som kostar mer än 50 miljoner kronor beslutar regeringen om utifrån det nya planeringssystemet.



Den långsiktiga nationella planen bör även fortsättningsvis omfatta minst tio år med en planerad uppdatering varje mandatperiod, men har i det nya planeringssystemet kompletterats med årliga beslut avseende genomförande av åtgärder. Trafikverket ska årligen lämna underlag till regeringen om vilka åtgärder som är färdiga för byggstart inom närmaste treårsperiod inklusive förslag till finansiering samt vilka åtgärder som ska förberedas för byggstart under den följande treårsperioden. Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de större investeringsobjekten när beslut ska tas årligen. Således krävs följande tre regeringsbeslut för att byggstart ska kunna ske:

1. Beslut om fastställelse av den långsiktiga nationella planen.
2. Beslut om att ett objekt ska förberedas för byggstart år 4–6.
3. Beslut om att ett objekt får byggstarta år 1–3. Trafikverket beslutar sedan när objekten faktiskt byggstartar under år 1–3.

I samband med att regeringen den 3 april 2014 beslutade om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 beslutade regeringen även vilka investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor som Trafikverket får byggstarta under åren 2014–2016 och vilka åtgärder över 50 miljoner kronor som ska förberedas för byggstart för åren 2017–2019. I beslutet angavs att med byggstart avses i detta sammanhang att åtgärden har en ekonomisk prioritering i enlighet med åtgärdsplanen. För ett realiserande av åtgärden krävs sedan flera efterföljande avgöranden enligt tillämpliga regelverk. Denna ordning är en konsekvens av det nya planeringssystemet.

För investeringar och åtgärder i den nyligen beslutade nationella trafikslagsövergripande planen, där kostnaden överstiger 50 miljoner kronor, återkommer regeringen årligen till riksdagen med förslag till bemyndigande avseende vilka objekt som får finansieras genom medfinansiering från eller förskottering av kommuner, landsting eller företag för nästkommande treårsperiod samt vilka belopp som intäkterna från medfinansiering respektive de medel som räntefritt lånas in till staten högst får uppgå till. Sådana förslag till bemyndiganden har regeringen lämnat till riksdagen i propositionen Vårändringsbudget för 2014 (prop. 2014/14:99).

Regeringen har i den propositionen även föreslagit att byggande av väg och järnväg samt anläggande av allmän farled som staten ansvarar för får finansieras genom bidrag från eller förskottering av kommuner, landsting eller företag om åtgärderna genomförs enligt den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och byggkostnaden för respektive åtgärd understiger 50 miljoner kronor eller ingår i de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025. Regeringen har också föreslagit vilka belopp som intäkterna från medfinansiering respektive de medel som räntefritt lånas in till staten för dessa åtgärder högst får uppgå till under planperioden.

Mot bakgrund av ovanstående och regeringens uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (dnr N2012/6395/TE och N2012/6434/TE [delvis]) anser regeringen att riksdagens tillkännagivande att tydligare principer

Skr. 2013/14:233 bör utarbetas avseende medfinansiering för att komma till rätta med de brister som Riksrevisionens granskningar har påvisat när det gäller regeringens medfinansieringspolitik (bet. 2012/13:TU2, mom. 12, rskr. 2012/13:119) är omhändertaget.

## 4 Nationell plan för transportsystemet

Regeringen fastställde den 3 april 2014 den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. De planeringsramar riksdagen beslutat med anledning av regeringens proposition Investering för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) ska användas i enlighet med vad som anges i beslutet.

Regeringen fastställde även de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025.

### 4.1 Ekonomiska ramar och finansiering

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem uppgår den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2014–2025 till 522 miljarder kronor i 2013 års priser (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Den totala statliga finansieringsramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt:

- 155 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 86 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet, samt
- 281 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, medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar samt räntor och amorteringar m.m.

### 4.2 Drift, underhåll och reinvesteringar på vägnätet

Den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar uppgår under planperioden till 155 miljarder kronor. Av dessa medel ska 126,6 miljarder kronor användas för drift och underhåll av det statliga vägnätet.

Delar av vägtransportsystemet kännetecknas av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande, framför allt när det gäller storstadsregionerna och

andra stadsregioner, men även de större vägtransportstråken. Trängsel och förseningar påverkar arbetspendling och transporter av varor och innebär stora samhällskostnader. Regeringens höjda ambition när det gäller vägunderhållet svarar mot problemen i transportsystemet och mot medborgarnas och näringslivets behov. Det innebär att de ökade insatserna främst inriktas mot de mest trafikerade vägarna samt övriga vägar av stor betydelse för näringslivet för att skapa ett mer robust och användbart vägsystem som kan bidra till att skapa tillväxt och arbete i hela landet. Kostnadseffektiva åtgärder genomförs som förlänger vägsystemets tekniska livslängd samt bidrar till högre trafiksäkerhet och förbättrad miljö.

Ramen för bärighetshöjande åtgärder på vägnätet uppgår till 15 miljarder kronor under perioden 2014–2025. Åtgärder prioriteras utifrån behoven för transporter längs utpekade, för näringslivet viktiga, vägar. Detta innefattar åtgärder på broar och vägar, beläggning av grusvägar och tjälsäkring. Åtgärderna ger en flexibilitet som krävs för att kunna hantera ett ökande antal specialdispenser samt riskreducering på vägnätet med hänsyn till klimatförändringar och sårbarhet.

Standarden på det lågtrafikerade vägnätet är viktigt för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet. Den ökade nivån till drift och underhåll totalt sett gör att även de mindre trafikerade statliga vägarnas standard kan säkras och bibehållas. Därför bibehåller regeringen den drift- och underhållsnivå som blev resultatet av föregående planperiods höjda ambition vad gäller dessa delar av vägnätet. Regeringen beslutade då exempelvis om en nära 40-procentig ökning av anslagsmedlen för statlig medfinansiering till drift och underhåll av enskilda vägar. Under perioden 2014–2025 ska anslagsmedlen uppgå till 13,4 miljarder kronor.

### 4.3 Drift, underhåll och reinvestering av järnväg

De ekonomiska ramarna för drift och underhåll och reinvestering av statliga järnvägar uppgår under planperioden till 86 miljarder kronor. Utöver detta tillkommer Trafikverkets intäkter från banavgifter. Infrastrukturförvaltaren ska enligt såväl EU-rätten som svensk rätt fastställa och ta ut banavgifterna. Därtill ska banavgifterna användas för att finansiera infrastrukturförvaltarens verksamhet. I förslaget till nationell plan beräknar Trafikverket att intäkterna från banavgifter baserad på EU-rätt och järnvägslagen (2004:519) kommer att uppgå till 22,8 miljarder kronor. Mot bakgrund av ovanstående anser regeringen att riksdagens tillkännagivande (bet. 2012/13:TU2, mom. 14, rskr. 2012/13:119) är omhändertaget.

Underhållet av järnvägen har varit eftersatt och stora resurser har lagts på att hantera fel i anläggningen. Regering och riksdag har fördubblat anslagen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnvägen sedan 2006. Denna satsning på järnvägen för att möta underhållsbehovet fortsätter nu. Regeringen möjliggör att betydligt mer medel kan satsas på underhåll under perioden 2014–2025 för att bland annat höja nivån på det förebyggande underhållet och därigenom stärka järnvägens förmåga att hantera störningar. De ökade insatserna ska stärka möjligheterna för

arbetspendling och underlätta för näringslivets godstransporter. Under åren 2014–2016 möjliggör regeringen att Trafikverket kan öka underhållsinsatserna inom järnvägssystemet med särskilt fokus på att förbättra punktligheten i bl.a. storstäder och högtrafikerade stråk. På järnvägssystemets mest trafikerade sträcka, den s.k. Getingmidjan söder om Stockholm Central, behöver Trafikverket fortsätta med ett intensivt underhållsarbete i väntan på de planerade större åtgärderna då Citybanan står färdig. Att möjliggöra en fortsatt hög säkerhet och kapacitet på sträckan är av högsta prioritet.

För att säkerställa kvaliteten samt upprätthålla en god funktion i transportsystemet är det viktigt att arbetet med att följa upp genomförda drift-, underhålls- och reinvesteringsåtgärder ges hög prioritet, särskilt avseende järnvägen. Regeringen kommer att tillse att årliga uppföljningar sker och att periodiska utvärderingar av åtgärder och effekter genomförs.

Trafikverket har en viktig roll när det gäller hantering av inrapporterade fel på järnvägen och har redovisat hur myndigheten ska förbättra arbetet med att åtgärda inrapporterade fel i den järnvägsinfrastruktur som myndigheten ansvarar för. Regeringen avser att ha särskilt fokus på denna fråga under 2014.

Driften av järnvägssystemet är en förutsättning för att systemets kapacitet ska kunna användas på bästa sätt. I driften ingår styrning av järnvägstrafiken. Medel anslås för ett nytt trafikledningssystem som medför att Trafikverket kan styra trafiken på ett mer kostnadseffektivt sätt. Regeringen ser detta system som ett bra exempel på en åtgärd som effektiviserar användningen av järnvägsinfrastrukturen och som bidrar till både ökad kapacitet och punktlighet och samtidigt frigör resurser på sikt.

Regeringens intentioner är att fortsätta arbetet med den pågående effektiviseringen av Trafikverkets verksamhet och transportsektorn i stort. Enligt regeringens mening innebär större organisatoriska förändringar avseende utförandet av drift och underhåll av den statliga järnvägsinfrastrukturen en negativ inverkan på effektiviteten. Det nu pågående förbättringsarbetet mellan Trafikverket och järnvägens aktörer skulle sättas på spel och riskerar att tappa fart. Det finns heller inga analyser eller utredningar som visar att ett annat slag av organisering skulle klara de rådande utmaningarna bättre än den nuvarande.

Det lågtrafikerade järnvägsnätet, inklusive Inlandsbanan, kan till vissa delar ha en funktion för näringslivet och den regionala transportförsörjningen. Som omledningsbanor bidrar dessa banor även till robusthet i det mer trafikerade systemet. För att bibehålla en effektiv trafikförsörjning har Trafikverket en viktig uppgift att, i dialog med berörda regionala aktörer och operatörer, identifiera lämpliga underhållsåtgärder utifrån en samlad samhällsekonomisk bedömning som innefattar samtliga trafikslag.

## 4.4 Fortsatt utveckling för att stärka transportsystemet

Skr. 2013/14:233

Den statliga ramen för utveckling av transportsystemet uppgår till 281 miljarder kronor och fördelas på följande insatser.

- Investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor.
- Investeringar under 50 miljoner kronor och andra åtgärder.
- Ekonomiska ramar till åtgärder utpekade i länsplaner.
- Trafikverkets planering och stöd.
- Myndighetsutövning.
- Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbron samt driftbidrag luftfart.
- Räntor, amorteringar och genomförda åtgärder.

Ett stort antal investeringar är under genomförande vid ingången av den nya planperioden 2014–2025. Byggnation har pågått i många år av t.ex. Citybanan i Stockholm och järnvägen genom Hallandsås. För andra projekt, såsom Förbifart Stockholm är den fysiska planeringen långt gånget och mycket nära byggstart. Stockholmsregionen är en attraktiv region som beräknas växa från dagens två miljoner invånare till 2,4 miljoner år 2030, något som ställer höga krav på vidareutveckling av regionens infrastruktur. Den tudelning av Stockholm som är ett resultat av brister i infrastrukturen hämmar såväl regionens som landets tillväxt. Därför behövs nu förbifarten. Sammantaget tar dessa investeringar i anspråk en stor del av det tillgängliga ekonomiska utrymmet för investeringar under de första åren av den nya planperioden. I *bilaga 1* redovisas de olika pågående investeringar och åtgärder som ingick i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 och som ännu inte är färdigställda. Regeringen förutsätter att de projekt som nu byggs ska färdigställas samt att planering och eventuellt genomförande av övriga åtgärder fortsätter i enlighet med de nya fysiska och ekonomiska planeringssystemen. Förutom utpekade projekt för byggande inom trafikslagen väg, järnväg och sjöfart ingår i bilagan också poster där staten medfinansierar byggande av regional transportinfrastruktur eller införskaffande av spårfordon. I *bilaga 2* redovisas de nya investeringar och åtgärder som ingår i regeringens beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för perioden 2014–2025. Verksamheten finansieras med totalt ca 156 miljarder kronor från utvecklingsramen. Därutöver tillkommer finansiering för investeringarna och åtgärder från trängselskatt, brukaravgifter samt medfinansiering i form av bidrag från kommuner, landsting eller företag.

Trafikverket har i förslaget till nationell plan samlat trimning och effektivisering, miljöinvesteringar, forskning och innovation och övriga effektiviseringar under benämningen Åtgärdsområden. Åtgärdena konkretiserar fyrstegsprincipens alla steg. Bland dem återfinns, åtgärder för bättre nyttjande av befintlig infrastruktur, åtgärder som styr behovet av transporter genom val av trafikslag, forskning och innovation som bidrar till effektivisering av fordon och infrastruktur samt mindre ombyggnader och nyinvesteringar under 50 miljoner kronor. Många av åtgärdena bidrar till flera mål samtidigt och bedöms generellt bidra till kostnadseffektiv måluppfyllelse. I syfte att åstadkomma en tydligare

styrning av den verksamhet Trafikverket bedriver har regeringen i sitt fastställelsebeslut valt att dela in åtgärderna i två olika kategorier. I den ena kategorin samlas fysiska åtgärder i den statliga infrastrukturen dvs. Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar. Övriga delar samlas i kategorin Övrig utveckling i form av forskning och innovation, övrig effektivisering men även planering och stöd och myndighetsutövning.

Trimnings- och effektiviseringsåtgärder är av stor betydelse för att trimma och utveckla den befintliga infrastrukturen för att nå regeringens övergripande målsättning för jobb och tillväxt i hela landet. Med dessa åtgärder kan stora effekter uppnås där tillgänglighet, säkerhet och hållbarhet samt förmågan att hantera störningar i transportsystemet förbättras. Regeringen bedömer att väl avgränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att kostnadseffektivt bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Ett särskilt fokus för planering och genomförande av trimningsåtgärderna bör vara att skapa bättre möjlighet för fungerande persontrafik, inklusive cykling, och därigenom arbetspendling. En grundläggande tillgänglighet i hela landet ska också utvecklas. Det gäller inte minst tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och för äldre personer. Trimnings- och effektiviseringsåtgärder är relativt små. Åtgärderna ger också stor nytta för näringslivets transporter, exempelvis satsningar på anslutningar till terminaler och hamnar, ramper, stigningsfält, mötesspår, förstärkt kraftförsörjning och åtgärder i farleder. Även utveckling och användande av it-åtgärder ingår.

Miljöfrågorna ska integreras kontinuerligt i planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur. Med Trafikverkets planeringsunderlag som grund ökar regeringen tilldelningen till miljöåtgärder i den plan som har fastställts. Miljöåtgärderna omfattar bl.a. bullerskydd, åtgärder mot barriäreffekter, sanering av förorenade områden, vattentäktsskydd och landskapsanpassning. Vad gäller natur- och kulturlandskapet ingår exempelvis åtgärder för utveckling av värden inom kulturmiljön, faunapassager samt bevarande och nyskapande av artrika miljöer. I proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) konstaterar regeringen att miljöåtgärder i befintlig infrastruktur behöver intensifieras. Jämfört med föregående plan föreslår Trafikverket en höjning av avsatta medel till miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, vilket regeringen välkomnar. Trafikverket ska därför använda 7,8 miljarder kronor till miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen redogöra för vidtagna miljöåtgärder. Regeringen avser att noga följa utvecklingen inom detta område. Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar finansieras med totalt cirka 31,5 miljarder kronor från utvecklingsramen.

Trafikverket genomför omfattande planeringsarbeten för genomförande av den nationella planen utöver de kostnader som uppstår inom enskilda projekterings- och byggprojekt. Exempel på sådant planeringsarbete är framtagande av planeringsunderlag, långsiktig planering och uppföljning av transportsystemets utveckling, medverkan i samhällsplanering regionalt och lokalt, tillhandahållande av expertstöd i olika funktioner för övrig samhällsplanering samt Trafikverkets musei-

verksamhet. Trafikverket ska kontinuerligt öka kunskapen om transportsystemets påverkan, effekter och konsekvenser för miljön samt om kostnadseffektiva skadeförebyggande åtgärder. Trafikverket bör vidare utveckla metodiken för landskapskaraktärsanalyser.

Från den ram som ska gå till utveckling av transportsystemet finansierar Trafikverket också delar av forsknings- och innovationsinsatserna inom de fyra trafikslagen. Vidare finansieras inom den ramen bidrag till driften av Inlandsbanan och avgiften för järnvägsdriften av Öresundsbron. Båda bidragen är reglerade genom avtal mellan staten och Inlandsbanan AB (IBAB) respektive Öresundsbrokonsortiet. Till Inlandsbanan avsätts under planperioden sammantaget 1,768 miljarder kronor i driftbidrag. Inom ramen för utveckling av transportsystemet ska Trafikverket vidare finansiera myndighetsuppgifter såsom fastställande av järnvägs- och vägplaner, handläggning av statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar, handläggning av bidrag till enskild väghållning, driftbidrag till icke statliga flygplatser samt beslut om hastigheter och dispenstrafik m.m. för det statliga vägnätet.

Regeringens uppfattning är att informations- och kunskapshöjande insatser som inte tydligt anknyter till transportmyndigheternas grundläggande uppdrag bör styras genom tidsbegränsade uppdrag. Transportmyndigheterna har därför på regeringens uppdrag redovisat förslag till uppdrag inom området (dnr N2013/2780/TE). Förutsättningarna har dock förändrats när regeringen nu beslutar om en tolvårig plan för utveckling av transportsystemet vilket även ger den kommande inriktningen avseende informations- och kunskapshöjande insatser. Trafikverket behöver därför uppdatera sin redovisning utifrån dessa förutsättningar innan beslut om uppdrag kan fattas.

Verksamheten Övrig utveckling finansieras med totalt drygt 19 miljarder kronor från utvecklingsramen. Trafikverket ska i årsredovisning årligen redogöra för åtgärdernas omfattning och effekter av dem.

Regeringen har fastställt att den ekonomiska ramen för de trafikslagsövergripande länsplanerna på 34,9 miljarder kronor fördelas i enlighet med den preliminära fördelning som angavs i direktivet till åtgärdsplaneringen (dnr N2012/6395/TE, N2012/6434/TE [delvis]) se vidare avsnitt 5.

Utredning av förutsättningar för en järnvägsförbindelse Kaunisvaara–Svappavaara ingick, i enlighet med planeringsdirektivet, i Trafikverkets förslag till nationell plan. Bakgrunden till detta var riksdagens tillkännagivande avseende gruvnäringens transportbehov (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen presenterade 2012 en satsning motsvarande 3,5 miljarder kronor på gruvrelaterad infrastruktur för att gruvindustrin ska kunna fortsätta att fungera som tillväxtmotor och jobbgenerator inte minst i Norrland och i Bergslagen. Upprustning av Malmbanan, åtgärder på vägen mellan Pajala och Svappavaara och satsningar på gruvnäringen i Bergslagen var det som särskilt lyftes fram. Trafikverket ska fortsätta satsningen på infrastruktur kopplad till gruvindustrin under planperioden. Flera stråk/noder med koppling till gruvindustrin finns med bland de utpekade brister som framgår av *bilaga 3* och som kräver ytterligare utredning. Liksom i all infrastrukturplanering ska särskild hänsyn tas till nuvarande markanvändning. Mot bakgrund av ovanstående anser

regeringen att riksdagens tillkännagivande att regeringen i den kommande åtgärdsplaneringen prioriterar satsningar för att främja gruvnäringens transportbehov och utreda en järnvägsförbindelse mellan Kaunisvaara och Svappavaara (bet. 2012/13:TU2, mom. 10, rskr. 2012/13:119) är omhändertaget.

Regeringen har fastställt en ekonomisk ram som uppgår till 35 miljarder kronor för räntor och amortering av lån. Trafikverket kommer under planperioden 2014–2025 att disponera cirka 7,7 miljarder kronor i en låneram som i huvudsak får användas för reinvesteringar i och drift och underhåll av järnvägens el- och teleanläggningar. Kapitalkostnaderna för dessa lån belastar den ekonomiska ramen ovan. Huvuddelen av den ekonomiska ramen för räntor och amorteringar går till att täcka kapitalkostnader för infrastrukturinvesteringar på väg och järnväg som beslutades före 2006, vilket också inkluderar lånekostnader som kan hänföras till byggandet av Botniabanan.

Regeringen anser att Trafikverket bör fortsätta att utreda de brister som beskrivs i *bilaga 3*. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att de utpekade bristerna är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

### **Tillkommande medel**

Utöver de 281 miljarder kronor som riksdagen beslutat avsätta för utveckling av transportsystemet tillkommer medel som möjliggörs genom trängselskatt, brukaravgifter samt medfinansiering i form av bidrag från kommuner, landsting eller företag. Totalt beräknas drygt 85 miljarder kronor tillföras på detta sätt under planperioden.

## **5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur**

Regeringen har fastställt att ramen för de trafikslagsövergripande länsplanerna på 34,9 miljarder kronor fördelas i enlighet med den preliminära fördelning som angavs i direktivet till åtgärdsplaneringen (dnr N2012/6395/TE och N2012/6434/TE [delvis]). Det innebär att varje enskilt läns ekonomiska ramar är oförändrade från 2014 fram till 2021 och att den sammantagna genomsnittliga årliga nivån för länen för planperioden 2010–2021 förlängs från 2022 fram till 2025. Länsramarna är uttryckta i 2013 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan.



Stockholm	8 279 miljoner kronor
Uppsala	1 601 miljoner kronor
Södermanland	967 miljoner kronor
Östergötland	1 415 miljoner kronor
Jönköping	1 303 miljoner kronor
Kronoberg	715 miljoner kronor
Kalmar	836 miljoner kronor
Gotland	216 miljoner kronor
Blekinge	514 miljoner kronor
Skåne	4 253 miljoner kronor
Halland	1 118 miljoner kronor
Västra Götaland	6 153 miljoner kronor
Värmland	925 miljoner kronor
Örebro	995 miljoner kronor
Västmanland	799 miljoner kronor
Dalarna	1 037 miljoner kronor
Gävleborg	921 miljoner kronor
Västernorrland	734 miljoner kronor
Jämtland	503 miljoner kronor
Västerbotten	837 miljoner kronor
Norrbottnen	784 miljoner kronor

De ekonomiska ramarna för perioden 2010–2021 som fastställdes vid föregående beslut om nationell plan tillsammans med de preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2022–2025 som framgick av direktivet till länsplaneupprättarna har varit utgångspunkt för planeringen för respektive län. De ekonomiska ramarna fram till 2025 säkerställs med de länsramar som fastställts i regeringens beslut om definitiva ekonomiska rammar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 samt genom att Trafikverket till länen tillhandahåller en beräknad ramnivå som beaktar tidsmässiga förskjutningar och obalanser mellan länen sett över perioden 2010–2021 med en förlängning till 2025.

Utöver ramen för länsplanerna ska under perioden 480 miljoner kronor av den statliga ramen för utveckling av transportsystemet överföras till de regionala planeringsramarna för att användas till driftbidrag för icke-statliga flygplatser eller till andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. Vid denna överföring ska Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag beaktas.

Avvägningar i förslagen till länsplaner visar att det finns en strävan efter att stärka näringslivets konkurrenskraft genom åtgärder för att öka både arbetsmarknadsregionernas storlek och tillgängligheten i gods-transportssystemet. Länsplanerna prioriterar en stärkt kollektivtrafik för att förbättra tillgängligheten och minska klimatpåverkan. I genomsnitt satsas 24 procent av medlen i länsplanerna på kollektivtrafik, vilket är en ökning jämfört med föregående planer där 18 procent satsades på kollektivtrafik.

Det är också ökat fokus på åtgärder för cykeltrafik i länsplanerna. Åtgärder motsvarande minst 3,4 miljarder kronor, minst 10 procent av länsplanerna, satsas för att öka andelen gång- och cykelresor. Detta är i linje med regeringens uppdrag i planeringsdirektiven att åtgärda bristerna i infrastrukturen för cykeltrafik. En stor del av satsningarna avsätts till statlig medfinansiering av kommunala vägnät. På så sätt möjliggör länsplanerna att planering av cykeltrafik i större utsträckning hanteras på lokal och regional nivå vilket regeringen uppmanar.

Redovisningen av länsplanerna är inte enhetlig vilket försvårar möjligheterna till en samlad överblick av satsningarna i länen. Den granskning av länsplanerna som Trafikanalys har gjort på regeringens uppdrag bör vara en bra utgångspunkt för kommande planläggningar och utformningen av länsplanerna (dnr N2014/552/TE). Likaså bör denna granskning vara vägledande vad gäller effekt- och miljöbeskrivningar i kommande länsplaner.

## 6 Genomförande av planen

### Förbättrad tillgänglighet

Det finns i dagens transportsystem brister som påverkar medborgarnas resor och kvaliteten för näringslivets transporter, till exempel i väg- och järnvägssystemet. I den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 finns åtgärder som bidrar till ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som gynnar både näringslivets transporter och medborgarnas resor i hela landet.

En samlad effektbedömning av åtgärderna i den nationella planen och i länsplanerna visar att planerna är samhällsekonomiskt effektiva. De av regeringen utpekade investeringarna över 50 miljoner kronor ger för varje investerad krona i genomsnitt 1 krona och 60 öre tillbaka till samhället och de namngivna objekten i länsplanerna ger i genomsnitt 1 krona och 80 öre tillbaka till samhället per investerad krona. Den dominerande effekten i de samhällsekonomiska bedömningarna är förbättrad tillgänglighet, i form av restidsvinster och insparade transportkostnader.

Planen innehåller åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet i hela landet både inom och mellan regioner. Det finns också flera åtgärder som skapar bättre förbindelser mellan Sverige och andra länder. Med stöd av investeringarna i planen förbättras pendlingsmöjligheterna inom olika arbetsmarknadsregioner och de blir också större. Detta ger mer differentierade och dynamiska arbetsmarknader med bättre matchning vilket bidrar till regional utveckling och tillväxt. Planen bidrar även till en förbättrad interregional tillgänglighet vilket är viktigt inte minst för att möta näringslivets behov.

Tillgängligheten inom framför allt de befolkningsmässigt större arbetsmarknadsregionerna, där tjänstenäringarna har särskilt goda utvecklingsförutsättningar, förbättras också vilket bidrar till fortsatt god

tillväxt i landets stads- och storstadsområden. Särskilda satsningar görs för gruvindustrin i syfte att nyttja de tillväxtpotentialer som finns inom gruvnäringen. Detta innebär positiva effekter i de mindre tätbebyggda delarna av landet. För boende och näringsverksamheter i landsbygd är goda transporter generellt sett av stor betydelse. Därför höjs också ambitionen för de enskilda vägarna som ju inte minst för jord- och skogsbruket är mycket viktiga. Viktigt för de areella näringarna (inklusive rennäringen) är också att byggandet av ny transportinfrastruktur åtföljs av åtgärder som bidrar till att ett rationellt brukande kan bibehållas.

Satsningar på åtgärder som ökar möjligheten att välja kollektivtrafik består bland annat av anpassning av plattformshöjder, informationssystem och ledstråk samt anpassning av busshållplatser. I planen ingår också relativt stora satsningar för att öka cykel- och gångtrafik. Dessa satsningar ökar tillgängligheten, inte minst för personer med funktionsnedsättning och barn.

Jämställdhet har ingått som en del i de samlade effektbedömningarna för de av regeringen utpekade investeringarna över 50 miljoner kronor. Skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster innebär bland annat att män reser mer för arbete och kvinnor mer för service och inköp. Kvinnor värderar generellt sett miljö och säkerhet högre än vad män gör. Regeringen menar att den nationella planens satsningar på forskning bör medverka till att förtydliga bilden av hur transportsystemet ska utformas för att bidra till jämställdhet avseende förutsättningarna att använda systemet.

### **Transporternas klimatpåverkan är en stor utmaning**

En av de största utmaningarna inom transportpolitiken är att möta och förena efterfrågan på ökade gods- och persontransporter med klimatmålen. Sverige ska visa ledarskap i att möta utmaningen, både internationellt och genom de åtgärder som görs i Sverige. Visionen om att Sverige år 2050 har en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären innebär att utsläppsminskningarna till största delen måste ske i Sverige. Ett förverkligande av visionen kräver långsiktighet och de mest kostnadseffektiva lösningarna ska konsekvent eftersträvas.

Transportsektorn svarar för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Inom transportsektorn är vägtrafiken den helt dominerande utsläppskällan. Under en lång följd av år ökade vägtrafikens utsläpp av koldioxid i takt med att trafikarbetet ökade. Sedan 2007 har dock utsläppen av koldioxid från vägtrafiken minskat trots att trafiken fortsatt att öka. Preliminära uppgifter visar att utsläppen 2013 var en procent lägre än utsläppen 1990. De minskade utsläppen kan framför allt förklaras av att ett antal styrmedel införts såväl nationellt som inom EU, vilket lett till energieffektivare fordon och en ökad andel förnybar energi. Exempel på nationella styrmedel som sammantaget bidragit till en betydande sänkning av nya bilars bränsleförbrukning i Sverige är miljöbilspremien, befrielse från fordonsskatt under fem år för nya miljöbilar, supermiljöbilspremien och nedsatta förmånsvärden för miljöbilar. Skatte-

befrielsen för biodrivmedel har varit starkt bidragande till att dessa drivmedel fått fotfäste på marknaden.

För att ytterligare förbättra beslutsunderlagen för ekonomiska styrmedel har regeringen uppdragit åt Statens väg- och transportforskningsinstitut att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader (dnr N2012/6321/TE). Uppdraget omfattar alla trafikslag och såväl gods- som persontransporter. Uppdraget ska redovisas senast i november 2014.

En viktig del i detta arbete är dessutom regeringens Klimatfärdplan 2050 – strategi för hur visionen att Sverige år 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser ska uppnås. Samhällsplaneringen inklusive planeringen av markanvändning och infrastruktur, påverkar utsläppsutvecklingen, särskilt på lång sikt. Regeringen ser därför nödvändigheten av en långsiktig strategi som konsekvent utgår från behovet att minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som bl.a. efterfrågan på person- och godstransporter tillgodoses. Dessa frågor kommer att behandlas i en separat utredning.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 lägger en grund som möjliggör en fortsatt positiv utveckling. Genom en satsning på drift- och underhållsåtgärder för att upprätthålla funktionen hos befintlig infrastruktur minskar behovet av att bygga nytt. Inom trimning och effektivisering gynnas bl.a. kollektivtrafik. Planen innehåller dessutom ett antal offensiva satsningar på innovativa lösningar som kan bidra till uppsatta klimatmål, bl.a. demonstrationsanläggningar för elektrifierade vägar och stombusslinjer med separata körfält och hög turtäthet (Bus Rapid Transit) samt en introduktion av längre och tyngre lastbilar (High Capacity Transport) på delar av det svenska vägnätet.

### **Miljöfrågorna – en integrerad del av planen och dess genomförande**

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås. Av särskild vikt är bidraget till de miljökvalitetsmål som rör klimat buller, luft och biologisk mångfald. Åtgärder som bidrar till hänsynsmålet för miljö och hälsa återfinns i hela den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Utgångspunkten är att infrastruktur planeras och utformas med beaktande av landskap, natur- och kulturmiljö samt pågående markanvändning och dess värden, däribland renskötselns behov av sammanhängande markområden för bete och flyttning av ren i områden av väsentligt intresse för rennäringen. När ny infrastruktur byggs finns risk för ekologiska förluster, även om åtgärder vidtas för att minimera de negativa miljökonsekvenserna. Ibland har förhållanden i omgivningen förändrats så att riktade åtgärder för miljö behöver vidtas. Planen innehåller därför riktade miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Trafikverket bör dock identifiera, beskriva och bedöma miljöpåverkan vid fortsatt planering och genomförande av planen i syfte att ge förutsättningar för ett hållbart transportsystem. Miljöfrågorna integreras ytterligare genom att planen bidrar till mer hållbara transportsätt, såsom fysiska åtgärder som gynnar järnväg, kollektivtrafik och cykling. Den satsning på tunnelbanan som sker inom ramen för

Stockholmsförhandlingen (dir. 2013:22) ger också utökade möjligheter att resa hållbart och minska klimatpåverkan. Indirekt gäller detta också satsningarna på forskning och innovation.

Samhällsutvecklingen formas av ett stort antal aktörer där Trafikverket har en viktig roll som ansvarig myndighet för utveckling och vidmakthållande av den statliga transportinfrastrukturen. Trafikverket bör därför utifrån sitt uppdrag bidra med expertstöd inom området. Ett framgångsrikt arbete förutsätter att miljömålen integreras i all verksamhet. Trafikverket ska därför löpande förvalta och sprida kunskap om transportrelaterade miljöfrågor och kostnadseffektiva sätt att integrera dessa i planering, byggande, drift och underhåll.

I dagsläget överskrids miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet på flera platser i landet. I de flesta fall sker överskridandena på det kommunala vägnätet, men överskridandena förekommer också längs statliga vägar. För områden med överskridanden tar länsstyrelserna fram och fastställer åtgärdsprogram, och i arbetet med dessa bidrar Trafikverket aktivt med åtgärder för att komma till rätta med problemen. Regeringen anser att Trafikverket även fortsättningsvis ska bidra i kunskapsutbyten om lämpliga åtgärder och genomföra åtgärder på det statliga vägnätet för att undvika att miljö kvalitetsnormer överskrids. Åtgärder omfattar bl.a. dammbindning, städning med ny teknik, sänkt hastighet, justering av trafiksignaler, ombyggnationer och generella åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet samt information om däckvalets betydelse för miljö och trafiksäkerhet.

### **Fortsatt prioritet av trafiksäkerhet**

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska fortsätta att anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafikolyckor orsakar både lidande och kostnader i samhället och trafiksäkerhet är därför en högt prioriterad fråga. Att arbeta med ett trafikslagsövergripande perspektiv på trafiksäkerhetsfrågorna är viktigt för att kunna sätta in åtgärder där de bäst behövs. Sverige har genom ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete nått resultat med historiskt låga tal av antal dödade inom vägtrafiken. Vid en jämförelse med andra länder ligger Sverige i det absoluta toppskiktet. Nollvisionen samt det systematiska arbetssättet bakom dessa resultat vinner gehör både inom EU och i den övriga världen. De åtgärder som ingår i planen innebär en ytterligare minskning av antalet dödade och svårt skadade, bland annat genom fortsatt utbyggnad av mötesfria vägar. Inom den spårbundna trafiken innehåller planen satsningar på att förhindra obehörigt spårbeträdande för att minska dödstalen.

Satsningarna på ökad trafiksäkerhet innebär att befintliga etappmål för trafiksäkerhet inom de olika trafikslagen till 2020 är inom räckhåll. Gällande etappmål för hänsynsmålen ligger härmed fast. Åtgärder i transportsystemet ska genomföras bland annat utifrån dessa mål. Sverige kommer även att kunna bidra till att EU:s halveringsmål för antalet dödade i vägtrafiken mellan 2010 och 2020 nås.

Ökad trafiksäkerhet kan också åstadkommas med hjälp av ny informationsteknologi. Automatisering av enskilda funktioner på vägfordon kan på sikt leda till möjligheten att automatisera stora delar av

fordonstrafiken till förmån för inte bara trafiksäkerhet utan även övriga transportpolitiska mål. Trafikverket deltar i denna utveckling i samarbete med andra myndigheter, industri och akademi.

### **Planering och uppföljning**

I beslutet om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 fattar regeringen även beslut om vilka namngivna objekt som Trafikverket ur ekonomisk planeringssynpunkt får byggstarta under 2014–2016 och vilka namngivna objekt som ska förberedas för byggstart 2017–2019. Det innebär att Trafikverket ska genomföra planeringen i enlighet med det nya ekonomiska planeringssystem som regeringen presenterade i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118).

En väl fungerande planering behöver kunna uppfylla övergripande, strategiska och långsiktiga syften. Planeringen behöver kunna fungera som en plattform för samverkan mellan berörda aktörer på olika nivåer i samhället och möjliggöra samordning med annan samhällsplanering och utvecklingsinsatser inom andra områden i samhället såsom regionalt tillväxtarbete, näringslivsutveckling etc. Därför bibehålls ordningen med regeringsbeslut om en tolvårig nationell plan.

Trafikverket ska årligen lämna underlag till regeringen om vilka investeringsobjekt som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårsperioden inklusive förslag till finansiering samt till vilka objekt som ska förberedas för byggstart under den följande treårsperioden. Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de stora investeringsobjekten.

Inom Trafikverket pågår arbete med att utveckla samt implementera ett styrramverk i myndighetens verksamhet. Syftet är att bättre kunna bedöma effekterna av insatta resurser. I det sammanhanget är det viktigt att Trafikverket implementerar och utvecklar styrramverket så att det kopplar till det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen samt att det går att följa upp hur transportsystemet utvecklas i olika delar av landet.

Utöver det som nämns ovan, däribland utvecklingen av styrramverket för drift- och underhållsverksamheterna, 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. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste åren avseende leveranskvaliteterna. Vid den årliga rapporteringen ska Trafikverket även redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att effektivisera verksamheten.

Regeringens indelning av åtgärderna under posten investeringar under 50 miljoner kronor och andra åtgärder i de två kategorierna Trimming och effektivisering samt miljöinvesteringar respektive Övrig utveckling ökar möjligheterna för styrning och uppföljning. Trafikverket ska återrapportera i enlighet med kategorierna. Trafikverket ska årligen rapportera genomförda åtgärder, deras kostnader och effekter.

Trafikverket ska fortsätta uppföljningen av både kostnader och effekter för de större investeringsobjekten, investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor. 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 fortsätta att utveckla styrningen och uppföljningen av övriga utpekade investeringar i syfte att nå samma resultat som för de större, dvs. mindre kostnadsavvikelser och fördyringar.

Trafikverket ska även fortsättningsvis 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 aktörer i respektive 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 2017.

De regionalt utvecklingsansvariga i länen har en central roll i arbetet med transportsystemet. De har ansvar för länsplanerna och ska delta i arbetet med nationell plan, men de ansvarar även för att samordna insatser från olika sektorer och aktörer på olika nivåer och ta fram samlade strategier för att skapa hållbar regional tillväxt och utveckling. Därigenom har de en god kunskap om behoven hos brukarna av transportsystemet. Den kunskapen måste tas tillvara på nationell nivå genom att samverkan mellan nationell och regional nivå systematiseras och fortsetter att utvecklas.

Trafikverket har i framtagandet av förslaget till nationell trafikslagsövergripande plan för första gången tillämpat det nya planeringssystemet som regering och riksdag beslutat om 2012 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). Regeringen har, som ett led i att kvalitetssäkra det nya planeringssystemet, uppdragit åt Trafikanalys att granska Trafikverkets förslag till nationell plan. Trafikanalys redovisade sina synpunkter i rapporten Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 (dnr N2013/5066/TE). Trafikverket ska i det fortsatta utvecklingsarbetet föra en dialog med Trafikanalys utifrån de synpunkter som framkommit, med syfte att förbättra kvaliteten i kommande beslutsunderlag som Trafikverket årligen ska redovisa och Trafikanalys kvalitetsgranska.

Framtagande och genomförande av åtgärdsplaner för transportinfrastruktur styrs dels av planeringsdirektiv som beslutas av regeringen inför en ny planeringsomgång, dels av förordningar. Förordningar av

särskild betydelse är förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Förordningarna har tillkommit vid olika tidpunkter och har ändrats vid flera tillfällen för att hantera uppkomna problem eller förändrade förutsättningar. Riksdag och regering har beslutat om införandet av ett nytt planeringssystem som tillämpas för första gången från och med planperioden 2014–2025. Mot denna bakgrund avser regeringen att bereda förordningsändringar som ska bidra till att tydliggöra styrningen under såväl framtagande som genomförande av åtgärdsplaner. Även genomförandet av det s.k. SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) kan föranleda behov av förordningsändringar. Ändringarna bör vara genomförda senast till påbörjandet av nästa planrevidering. I det kortare perspektivet avser regeringen att genomföra mindre justeringar av de aktuella förordningarna.



# Pågående investeringar och åtgärder som kommer att slutföras under planperioden

Skr. 2013/14:233

Bilaga 1

Nedan listas de investeringar och åtgärder som vid regeringens beslut om fastställs av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 pågick och som kommer att slutföras under planperioden 2014–2025.

<b>Trafikslag</b>	<b>Järnvägsstråk/ Vägnummer</b>	<b>Objekt</b>
Järnväg	Bergslagsbanan	Falun, resecentrum
Järnväg	Bergslagsbanan	Ställdalen–Kil, fjärrblockering, mötesstationer, hastighetsanpassning, kraftförsörjning, spårbyte, STAX 25
Järnväg	Dalabanan	Uppsala–Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Degerön, dubbelspår, etapp 1
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Malmö Fosieby–Trelleborg, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation m.m.
Järnväg	Göteborg	Göteborg C, signalställverk m.m.
Järnväg	Göteborg	Göteborg, spårvägar
Järnväg	Göteborg	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv
Järnväg	Göteborg	Västsvenska paketet, järnväg
Järnväg	Hela landet	Avslutade järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod
Järnväg	Hela landet	ERTMS, utveckling
Järnväg	Hela landet	Statlig medfinansiering till regionala spårfordon
Järnväg	Hela landet	Kraftförsörjning
Järnväg	Kilafors–Söderhamn	Söderhamn–Kilafors, ökad kapacitet, STAX 25 och last-profil C
Järnväg	Kust till kustbanan	Emmaboda–Karlskrona/Kalmar, fjärrblockering samt spårupprustning och hastighetsanpassning till 160 km/tim
Järnväg	Kust till kustbanan	Alvesta resecentrum, Örsjö mötesstation, Åryd mötesstation och Växjö bangårdsombyggnad

Skr. 2013/14:233 Bilaga 1	Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, ökad kapacitet
	Järnväg	Mälårbanan	Tomtebodavå-Kalhvåll, ökad kapacitet
	Järnvåg	Ostkustbanan	Gåvle-Sundsvall, ökad kapacitet
	Järnvåg	Ostkustbanan	Skutskåre-Furuvik, dubbelspår
	Järnvåg	Ostkustbanan	Gamla Uppsala, dubbelspår (Svartbåcken-Samnan)
	Järnvåg	Ostkustbanan	Rosersberg, anslutning kombiterminal
	Järnvåg	Stambanan genom övre Norrland	Umeå C, resecentrum (statlig medfinansiering)
	Järnvåg	Stockholm Ålvsjö-Ulriksdal; Sundbyberg	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)
	Järnvåg	Stockholm Ålvsjö-Ulriksdal; Sundbyberg	Citybanan
	Järnvåg	Stockholm Ålvsjö-Ulriksdal; Sundbyberg	Tvårspårvåg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)
	Järnvåg	Stockholm Ålvsjö-Ulriksdal; Sundbyberg	Ålvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårvåg (statlig medfinansiering)
	Järnvåg	Södra stambanan, Kust till kustbanan, Skånebanan, Blekingekustbana, Markarydbanan	Pågatåg Nordost
	Järnvåg	Våstkustbanan	Tunneln genom Hallandsås
	Sjöfart		Farled till Gåvle
	Våg	Cykelled	Kattegattleden
	Våg	E18	E18 Hjulsta-Kista
	Våg	E18	E18 Trafikplatser Roslags-Nåsbv och Viggbyholm
	Våg	E18	E18 Trafikplats Kallhvåll
	Våg	E18	E18 Våsterås-Sagån
	Våg	E20	E20 Norra Lånken
	Våg	E20	E20 Trafikplats Almnås
	Våg	E20	E20 Tollered-Ålingsås
	Våg	E22	E22 Sölve-Stensnås
	Våg	E4	E4 Förbifart Stockholm

Väg	E4	E4 Sundsvall	Skr. 2013/14:233
Väg	E4	E4 Töre–Kalix	Bilaga 1
Väg	E4	E4 TomtebodavHaga södra	
Väg	E4	E4 Norrtull (Haga södra)–Kista	
Väg	E4	E4 Boviken–Rosvik	
Väg	E4/E12	E4/E12 Umeå	
Väg	E6	E6 Pålen–Tanumshede	
Väg	E6	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	
Väg	Göteborg	Västsvenska paketet, väg	
Väg	Hela landet	Avslutade vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	
Väg	Rv 40	Rv 40 Ulricehamn (Rångedala– Hester)	
Väg	Rv 40	Rv 40 Bårhultsmotet (Slambymotet)	
Väg	Rv 50	Motala, återbetalning av lån	
Väg		Bidrag till trafiksystem i Västra Götaland, Storstadsöverenskommelse	

## Investeringar och åtgärder som får byggstartas 2014–2016, förberedas för byggstart 2017–2019 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder under planperioden

Nedan listas de investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor som Trafikverket får byggstarta under perioden 2014–2016, vilka investeringar och åtgärder som ska förberedas för byggstart under perioden 2017–2019 samt övriga aktuella investeringar och åtgärder som Trafikverket ska planera för genomförande av under planperioden 2014–2025. Med byggstart avses i detta sammanhang att åtgärden har en ekonomisk prioritering i enlighet med åtgärdsplanen. För ett realiserande av åtgärden krävs sedan flera efterföljande avgöranden enligt tillämpliga regelverk.

Trafik-slag	Järnvägsstråk/ Vägnummer	Objekt	2014 – 2016	2017 – 2019	2020 – 2025
Järnväg	Bergslagsbanan	Ludvika–Frövi, åtgärder för malmtransporter m.m.	x		
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan	x		
Järnväg	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg	x		
Järnväg	Hela landet	Nationellt tågledningssystem	x		
Järnväg	Kust till kustbanan	Skruv, mötesstation	x		
Järnväg	Kust till kustbanan	Trekanten, mötesspår	x		
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	x		
Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Kil–Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder	x		
Järnväg	Norra stambanan	Kilafors–Holmsveden, kapacitetsåtgärder	x		
Järnväg	Stockholm	Flemingsberg, ytterligare plattformsspår, spår 0	x		
Järnväg	Stockholm Ålvsjö–Ulriksdal; Sundbyberg	Stockholm C–Sörentorp, ökad kapacitet	x		
Järnväg	Svealandsbanan	Strängnäs–Härad, dubbelspår	x		
Järnväg	Södra Stambanan	Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår	x		
Järnväg	Värmlandsbanan	Kil–Laxå, mötesstationer	x		
Järnväg	Västra Stambanan	Göteborg–Skövde, ökad kapacitet inklusive ombyggd infart Sävenäs	x		
Järnväg	Ystadsbanan	Malmö–Ystad, mötesstationer	x		
Järnväg		Kapacitetsåtgärder i Skåne	x		

Luftfart		Sälens flygplats, statligt investeringsbidrag till landningsbana	x		
Sjöfart		Södertälje Sluss, Mälaren	x		
Väg	E10	E10 Kiruna inklusive Lv 870	x		
Väg	E10	E10, Avakko–Lappeasuando	x		
Väg	E18	E18 Norrtälje–Kapellskär	x		
Väg	E18	E18 Trafikplats Kockbacka	x		
Väg	E18	E18 väster Karlstad (Björkåsmotet–Trafikplats Skutberget)	x		
Väg	E20	E20 Förbi Hova	x		
Väg	E20	E20 Alingsås–Vårgårda	x		
Väg	E22	E22 Trafikplats Ideon	x		
Väg	E22	E22 Rinkabyholm	x		
Väg	E4	E4 Kongberget–Gnarp	x		
Väg	E4	E4 Ljungby–Toftanäs	x		
Väg	E45	E45 Falutorget–Marieholm	x		
Väg	E6	E6.01 Trafikplats Spillepengen	x		
Väg	Rv 26	Rv 26 Månseryd–Mullsjö	x		
Väg	Rv 56	Rv 56 Stingtorpet–Tärnsjö	x		
Väg	Rv 56	Rv 56 Valsjön–Trafikplats Mackmyra	x		
Väg		Vägåtgärder Kaunisvaara–Svappavaara	x		
Väg		Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	x		
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår		x	
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården mötesstation		x	
Järnväg	Göteborg	Olskroken, planskildhet		x	
Järnväg	Hela landet	ERTMS Korridor B		x	
Järnväg	Jönköpingsbanan	Falköping–Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet		x	
Järnväg	Malmbanan	Luleå–Riksgränsen–(Narvik), införande av ERTMS		x	
Järnväg	Mittbanan	Bergsåker, triangelspår		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Dingersjö, Mötesstationer och kapacitetsförstärkning		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning		x	
Järnväg	Ostkustbanan	Uppsala, plankorsningar		x	
Järnväg	Skånebanan	Åstorp–Hässleholm, 160 km/tim		x	
Järnväg	Stockholm	Stockholm C–Stockholm Södra, bl.a. Strömbroarna inklusive vissa följdinvesteringar		x	

Järnväg	Södra Stambanan	Händelö, kombiterminal exklusive partiellt dubbelspår		x	
Järnväg	Södra Stambanan	Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår		x	
Järnväg	Södra Stambanan	Ostlänken nytt dubbelspår Järna–Linköping		x	
Järnväg	Väst kustbanan	Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inklusive Romares väg)		x	
Järnväg	Väst kustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum		x	
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.		x	
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.		x	
Väg	E14	Sundsvall, E14 Sundsvall–Blåberget		x	
Väg	E14	E 14 Lockne–Optand/Förbi Brunflo		x	
Väg	E16	E16 Dala–Järna–Vansbro		x	
Väg	E18	E18 Danderyd–Arninge		x	
Väg	E18	E18 Frescati–Bergshamra–Stocksundsbron, förbättrad kapacitet och säkerhet		x	
Väg	E18	E18 statlig följdinvestering, Arninge hållplats		x	
Väg	E20	E20 Genom Alingsås		x	
Väg	E22	E22 Hurva–Vä etapp Linderöd–Vä; Sätaröd–Vä och förbi Linderöd		x	
Väg	E22	E22 Förbi Söderköping		x	
Väg	E22	E22 Trafikplats Lund S		x	
Väg	E4	E4/E20 Essingeleden–Södra Länken		x	
Väg	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelsen Södertörn		x	
Väg	E6	E6.20 Söder/Västerleden, Sisjömotet		x	
Väg	E6	E6.20 Hisingsleden, Södra delen		x	
Väg	E6	E6 Trafikplats Flädie (Lund–Flädie)		x	
Väg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö		x	
Väg	Rv 40	Rv 40 Nässjö–Eksjö		x	
Väg	Rv 50	Rv 50 Askersund–Åsbro		x	
Väg	Rv 50	Rv 50 Medevi–Brattebro (inklusive Nykyrka)		x	
Väg	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen		x	
Väg	Rv 56	Rv 56 Kvicksund–Västjädra		x	
Väg	Rv 70	RV 70 Trafikplats Smedjebacksvägen		x	
Väg	Rv 70	Rv 70 Smedjebacksvägen–Gyllehemsvägen		x	
Väg	Rv 70	Rv 70 Enköping–Simtuna		x	
Väg	Stockholm	Regionalt cykelstråk, Täbystråket		x	
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår			x

Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Kontinentalbanan, miljöskademål			x
Järnväg	Hela landet	ERTMS, fortsättning ytterligare etapper			x
Järnväg	Kust till kustbanan	Göteborg–Borås, nytt dubbelspår via Landvetter flygplats (deletapp Mölnlycke–Bollebygd)			x
Järnväg	Ostkustbanan	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad			x
Järnväg	Stockholm	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad, statlig medfinansiering			x
Järnväg	Stockholm Älvsjö–Ulriksdal/Sundbyberg	Hagalund, bangårdsombyggnad			x
Järnväg	Värmlandsbanan	Laxå–Arvika, ökad kapacitet			x
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering			x
Väg	E10	E10, Morjärv–Svartbyn			x
Väg	E20	E20 Götene–Mariestad			x
Väg	E20	E20 Förbi Vårgårda			x
Väg	E20	E20 Vårgårda–Vara			x
Väg	E20	E20 Förbi Skara			x
Väg	E20	E20 Förbi Mariestad			x
Väg	E22	E22 Gladhammar–Verkeback			x
Väg	E22	E22 Lösen–Jämjö			x
Väg	E22	E22 Fjälkinge–Gualöv			x
Väg	E4	E4 Djäkneboda–Bygdeå			x
Väg	E4	E4 Salmis–Haparanda			x
Väg	E4	E4 Ullånger–Docksta			x
Väg	E4/E18	E4/E18 Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten			x
Väg	E45	E45 Förbifart Sveg			x
Väg	E45	E45 Vattnäs–Trunna			x
Väg	E45/Rv70	E45/Rv70 genom Mora steg 1–3			x
Väg	E65	E65 Svedala–Böringe			x
Väg	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö			x
Väg	Rv 56	Rv 56 Bie–Stora Sundby; Råta linjen			x
Väg	Rv 70	Rv 70 Simtuna–Kumla			x
Väg	Rv99/Lv395	Kaunisvaara–Junosuando, genvägen			x
Väg		Stockholm, Östlig förbindelse, fortsatt utredning			x

## Utpekade brister som kräver ytterligare utredning

Regeringen anser att Trafikverket bör fortsätta att utreda de brister i prioriterade stråk, noder eller motsvarande som beskrivs nedan. Utredningsarbetet bör ha som målsättning att dessa prioriterade stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

Bristerna är kapacitets- och effektivitetsbrister i Luleå hamn kopplade till farleden; brister i användbarhet och kapacitet, brister som kommer av efterfrågan på malmtransporter, Harghamnsbanan och i farleden Harghamn, fördjupad utredning; fördjupad utredning för Horstensleden; fördjupad utredning för Landsort–Södertälje; fördjupad utredning för Trollhätte kanal/Göta älv, kapacitetsbrister på Malmbanan, speciellt sträckan Kiruna–Riksgränsen; åtgärdsvalsstudie för malmtransporter i Bergslagen; bristande effektivitet Tomtebodas bangård; tillgänglighet till Arlanda och kapacitetsbrist sträckan Skavstaby–Arlanda–Uppsala på Ostkustbanan; Ostkustbanan Gävle–Sundsvall inklusive Ådalsbanan, kapacitetsförstärkning (där arbetspendling är centralt); kapacitetsbrister på järnvägssträckan Hässleholm–Lund; kapacitetsbrister på järnvägssträckan Hässleholm–Kristianstad; kapacitetsbrister på järnvägssträckan Jönköping–Värnamo; fördjupad utredning av kapacitetsbrister på Blekinge kustbana; fördjupad utredning kring Sävenäs rangerbangård; trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister på väg 56 Länsgränsen C–Valsjön (Gävleborg) samt kapacitetsbrister på E18 Köping–Västjädra.



Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 maj 2014

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Ask, Larsson, Erlandsson, Hägglund, Borg, Adelsohn Liljeroth, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Hatt, Löf, Arnholm, Svantesson

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd

---

Regeringen beslutar skrivelse Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025