



REGERINGEN

Näringsdepartementet

Regeringsbeslut

III 3

2012-12-20

N2012/6395/TE

N2012/6434/TE (delvis)

Trafikverket

781 89 Borlänge

**Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2012/13:119)**

---

4 bilagor

**Regeringens beslut**

Regeringen uppdrar åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025.

Regeringen uppdrar åt länsplaneupprättarna att för respektive län upprätta ett förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025.

Trafikverket ska genomföra planeringen, i enlighet med det nya planeringssystemet som redovisats i regeringens propositioner Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118), Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) och budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1, utg. omr. 22), och i enlighet med de direktiv som framgår av *bilagorna 1–3*.

Trafikverket ska redovisa förslag till åtgärder motsvarande den preliminära planeringsram som anges i *bilagorna 1–3*. Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 13 juni 2013. Samtidigt som Trafikverket redovisar uppdraget till Regeringskansliet ska Trafikverket remittera redovisningen. Av remisskrivelsen ska framgå att remissyttrandena ska lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 oktober 2013.

Länsplaneupprättarna ska genomföra planeringen i enlighet med direktiven som framgår av *bilaga 4* där också de preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2022–2025 redovisas. Länsplaneupprättarna ska redovisa förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur till Regeringskansliet (Näringsdepartementet)

senast den 16 december 2013. Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda.

## Ärendet

Regeringen gav i mars 2011 Trafikverket i uppdrag 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 beslutade i september 2011 att utvidga Trafikverkets uppdrag 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.

Den 9 september 2010 gav regeringen en särskild utredare i 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).

Riksdagen har fattat beslut med anledning av 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 och riksdagens beslut med anledning av dessa anger förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

På regeringens vägnar



Catharina Elmsäter-Svärd



Ola Nordlander

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM  
Försvarsdepartementet/SSK  
Socialdepartementet/PBB, SFÖ och FST  
Finansdepartementet/BA, KLS, KE och SKA  
Utbildningsdepartementet/F och JÄM  
Landsbygdsdepartementet/LE  
Miljödepartementet/MA  
Kulturdepartementet/KA  
Arbetsmarknadsdepartementet/A och IU  
Näringsdepartementet/RT, FIN och ITP  
Skåne läns landsting  
Hallands läns landsting  
Västra Götalands läns landsting  
Gotlands kommun  
Samverkansorganet i Kalmar län  
Samverkansorganet i Jämtlands län  
Samverkansorganet i Dalarnas län  
Samverkansorganet i Östergötlands län  
Samverkansorganet i Blekinge län  
Samverkansorganet i Uppsala län  
Samverkansorganet i Södermanlands län  
Samverkansorganet i Jönköpings län  
Samverkansorganet i Gävleborgs län  
Samverkansorganet i Värmlands län  
Samverkansorganet i Kronobergs län  
Samverkansorganet i Örebro län  
Samverkansorganet i Västerbottens län  
Länsstyrelsen i Stockholms län  
Länsstyrelsen i Norrbottens län  
Länsstyrelsen i Västmanlands län  
Länsstyrelsen i Västernorrland

Sjöfartsverket  
Luftfartsverket  
Transportstyrelsen  
Trafikanalys  
Boverket  
Naturvårdsverket  
Riksantikvarieämbetet  
Skogsstyrelsen  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap  
Sveriges kommuner och landsting

Näringsdepartementet

2012-12-20

**Bilaga 1 Uppdrag till Trafikverket för åtgärdsplanering år 1–12**

|  |    |
|--|----|
| 1. Utgångspunkter för åtgärdsplaneringen.....                        | 2  |
| 2. Ekonomiska ramar .....  | 7  |
| 3. Val av åtgärder .....   | 9  |
| 4. Finansiering av åtgärder i den nationella planen för 2014-2025... | 25 |
| 5. Förordningsändringar .....  | 29 |
| 6. Regeringens granskning .....                                      | 29 |

## 1. Utgångspunkter för åtgärdsplaneringen

### 1.1. Allmänna förutsättningar

Viktiga utgångspunkter inför den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet utgörs av regeringens och riksdagens ställningstaganden vad avser propositionerna Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93) samt regeringens beslut den 29 mars 2010 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE och N2008/8869/TE [delvis]).

Åtgärdsplaneringen är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för transportpolitiken med de tillhörande jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande målet ska säkerställa en samhällsekonomiskt 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. Nuvarande transportpolitiska principer och fyrstegsprincipen ska även fortsättningsvis vara vägledande.

Regeringen har med ovan nämnda ställningstaganden som utgångspunkt lämnat förslag till riksdagen vad avser en utvecklad inriktning för drift, underhåll och utveckling av transportinfrastrukturen i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25). Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens inriktning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Vidare har regeringen i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) beskrivit en modell för hur de ekonomiska delarna av planeringssystemet kan knytas fastare till den statliga budgetprocessen. Riksdagen har fattat beslut med anledning av propositionen (bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257).

### 1.2. Åtgärdsplaneringen

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med den ekonomiska planeringsram och inriktning för den fortsatta planeringen av hur transportsystemet ska bevaras, underhållas och utvecklas som regeringen presenterade i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Efter riksdagens beslut följer åtgärdsplaneringen där Trafikverket och planeringsorganen på länsnivå upprättar förslag till hur de ekonomiska ramarna ska disponeras under perioden 2014–2025.

Sammantaget utgör regeringens övergripande politik och ställningstaganden i föreliggande propositioner och beslut, liksom riksdagens behandling av dessa, de allmänna förutsättningarna och utgångspunkterna för den fortsatta åtgärdsplaneringen. Detta ska Trafikverket särskilt beakta vid val och prioritering av åtgärder under arbetet med åtgärdsplaneringen.

Transportsystemet och tillhörande infrastruktur behöver dock anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Regeringen anser att användningen av befintligt transportsystem bör optimeras före nybyggnation, det vill säga att med utgångspunkt i befintlig infrastruktur hitta den mest effektiva metoden för att få ut mesta möjliga kapacitet och kvalitet. Inriktningen för åtgärdsplaneringen 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. Åtgärderna ska inriktas mot de viktigaste stråken för att stärka sträckor som är betydelsefulla för hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter. Särskild uppmärksamhet kan även behöva läggas på de delar av infrastrukturen där det finns behov av anpassning till omgivningen. Det befintliga transportsystemet ska fortsätta att utvecklas och anpassas till moderna hänsynskrav avseende tillgänglighet, miljö och säkerhet. Miljöåtgärder i befintlig infrastruktur kan behöva intensifieras för att motverka de negativa effekter som uppstår till följd av infrastruktur och trafik. Dessutom kan ökad miljöhänsyn i samband med drift, underhåll och reinvesteringar bidra till förbättrade miljöförhållanden i infrastrukturen. En grundläggande tillgänglighet i hela landet måste också utvecklas.

Åtgärderna som prioriteras i planeringen ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen genom att de bl.a. ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till begränsad klimatpåverkan och bidra till optimal användning av transportsystemet.

Regeringen bedömer att det trafikslagsövergripande synsättet är angeläget inom transportområdet och att detta kan bidra till bättre uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Ett väl fungerande transportsystem nyttjar på ett effektivt sätt alla trafikslag. Varje trafikslag ska var för sig kunna fungera väl men även kunna samverka med andra trafikslag för att hela resan eller transporten ska kunna genomföras optimalt och hållbart samt att kvinnors, mäns och barns olika resmönster beaktas. Transportalternativen måste vara attraktiva och enkla att använda för resenärer och transportköpare. I ett väl fungerande transportsystem ska också samhällets krisberedskap beaktas. Många samhällsviktiga verksamheter är beroende av fungerande transporter.

Avbrott eller störningar i transportsystemet kan resultera i att det uppstår en allvarlig händelse eller en kris. För att samhället ska kunna förebygga allvarliga händelser och kriser eller om en sådan situation uppstår kunna hantera den är det viktigt att transportsystemet är robust.

Trafikverket ska i åtgärdsplaneringen fördjupa analysen, utifrån resultaten i rapporten *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050* (benämnd *Kapacitetsutredningen*), av väntad utveckling av efterfrågan på resor och transporter inom de olika trafikslagen mot bakgrund av väntade förändringar i samhället, t.ex. när det gäller handelsutbyte, lokalisering av företag, arbetsplatser och bostäder, utbudspunkter för de tjänstenärningar som genererar persontransporter, miljökrav, behov av och tillgång till grönområden, miljövänliga resealternativ, utbud av service, omsorg och utbildning och it-lösningar för att minska resandet m.m.

I *Kapacitetsutredningen* har Trafikverket i första hand bedömt behov och prioriterat ur ett kapacitetsperspektiv. Det innebär att den kommande planeringen också kartlägger övriga åtgärder för att få till stånd en i hela landet samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Trafikverket bör därför bl.a. utreda behovet av övriga åtgärder för att anpassa befintlig infrastruktur med hänsyn till miljö, trafiksäkerhet, hälsa, krisberedskap och tillgänglighet.

Trafikverket ska i åtgärdsplaneringen tillämpa 6 kap. miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljökonsekvenser ska därvid identifieras, beskrivas och bedömas.

Samlade effektbedömningar av föreslagna åtgärder ska genomföras.

Trafikverket ska i framtagandet av förslaget till en nationell plan för förvaltning och utveckling av transportsystemet föra dialog och samverka med intressenter på läns- och lokal nivå samt med andra berörda statliga myndigheter. De aktörer som har det regionala tillväxtansvaret, tillika ansvariga för länsplanerna, i respektive län har här en särskild roll. De arbetar med att samordna insatser från olika sektorer och aktörer på olika nivåer för att skapa hållbar tillväxt och utveckling, och tar fram samlade strategier för detta. Därigenom har de en god insyn i behoven hos brukarna av transportsystemet. Transportpolitikens bidrag till förbättrad tillgänglighet är central för att skapa en hållbar tillväxt i alla delar av landet. Trafikverket ska i inledningen av planeringsprocessen precisera hur denna dialog och samverkan ska gå till.

Inom ramen för Trafikverkets åtgärdsplanering ska strategiskt viktiga forskningsinsatser identifieras inom transportområdet.



Forskningsinsatserna ska syfta till att hitta lösningar som kan bidra till de transportpolitiska målen.

Regeringens utgångspunkt är att Trafikverket ska planera utifrån de beskrivna ekonomiska ramarna och den politiska inriktningen som framgår av tidigare ovan nämnda propositioner och beslut, propositionerna Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) samt utifrån de tillkännagivanden riksdagen gett (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Volymen åtgärder i den långsiktiga nationella planen kan utökas genom att den statliga satsningen kombineras med finansiering från andra intressenter.

### 1.3. Gällande nationell plan

Utgångspunkten är att de åtgärder som fastställts i den av regeringen fastställda nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE och N2008/8869/TE [delvis]) ska genomföras.

En viktig skillnad mellan det gamla och det nya systemet för ekonomisk planering är att regeringens beslut om fastställelse av en nationell plan för de kommande tolv åren i det nya systemet är indikativ och inte kommer att vara ett uppdrag till Trafikverket och övriga berörda myndigheter att fullfölja eller byggstarta de projekt som namnges i beslutet. I stället kommer beslutet om fastställelse av nationell plan innebära ett uppdrag att vidta nödvändiga planeringsinsatser och andra förberedelser inför kommande beslut från regeringens sida. Uppdraget att byggstarta projekt kommer regeringen i det nya systemet att besluta årligen med en framförhållning på tre år (år 1–3).

De aktuella kostnadsuppföljningar som skett av den gällande nationella planen visar att kostnaderna för åtgärderna fram till 2012 i stort är i nivå med avsatta medel. Trafikverket bör säkerställa att kostnaderna även framgent i stort är i nivå med den gällande nationella planen inklusive de objekt som inte finns medräknade i uppdraget. Det resultat som kvalitetssäkringen av gällande nationella plan 2010–2021 som Trafikverket genomfört på regeringens uppdrag (dnr N2012/6111/TE), kommer vara centralt för framtagandet av en nationell plan för perioden 2014–2025.

### 1.4. Komplettering, tidigareläggning och förlängning av gällande nationell plan

Att vårda det befintliga transportsystemet har varit en viktig del i genomförandet av den gällande nationella planen och bör vara fortsatt prioriterat.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2012 om betydande satsningar på att stärka det befintliga transportsystemet (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Detta innebär att det under 2012 och 2013 satsas totalt 5,8 miljarder kronor på framför allt drift och underhåll av, samt reinvesteringar i, de befintliga väg- och järnvägssystemen. Riksdagen beslutade också i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1, utg. omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118) om att ytterligare 1,5 miljarder kronor ska satsas under 2013 på drift, underhåll och reinvesteringar av infrastrukturen samt på gruvrelaterad infrastruktur.

De ekonomiska ramarna för den nu gällande nationella planen kompletteras härmed så att både förstärkta insatser till att vårda och utveckla den befintliga transportinfrastrukturen och ytterligare satsningar på nyinvesteringar för perioden 2014–2025 kan genomföras. Regeringens uppfattning är att vissa åtgärder i den gällande planen som är angelägna ur kapacitetssynpunkt och för ökad trafiksäkerhet bör tidigareläggas.

Regeringens ökade satsning för perioden 2014–2025 kompletterat med andra finansieringskällor i form av lån, EU-bidrag, bidrag från kommuner och enskilda, olika brukaravgifter, banavgifter samt resultatet från Trafikverkets effektiviseringsarbete, utgör grunden för den långsiktiga strategin att skapa ett robust transportsystem.

### 1.5. Länsplaner

Riksdagen har beslutat i enlighet med de ekonomiska ramar för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025 som regeringen presenterat i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Dessa ramar avser en komplettering till den nu gällande nationella planen från 2014 fram till och med 2021 och nya ekonomiska ramar från 2022 fram till och med 2025. Vad avser de ekonomiska ramarna för länen har regeringen gjort bedömningen att varje enskilt läns ekonomiska ramar bör lämnas oförändrade från 2014 fram till 2021 och att den sammantagna genomsnittliga årliga nivån för länen för planperioden 2010–2021 förlängs för perioden 2022–2025. De preliminära ekonomiska ramarna för länen för perioden 2022–2025 samt andra förutsättningar för länen ska utvärderas och utvärderas i samband med att upprätta förslag till nya trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur beskrivs i *bilaga 4*. Länen ska lämna sina förslag till nya trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 16 december 2013. Trafikverket ska utgöra ett stöd i deras arbete genom expertkunskap, underlag, dialog och samverkan. Regeringen ska därefter bereda förslagen och fatta beslut om definitiva ekonomiska ramar för länen i

samband med fastställandet av den nationella planen. Länen kan därefter fastställa sina länsplaner.

Trafikverket ska eftersträva att åtgärderna i länsplanerna ska vara genomförda senast vid utgången av 2021, se fördelning för länsramarna fram till 2021 i *bilaga 4*.

## 2. Ekonomiska ramar

Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) att den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under planeringsperioden 2014–2025 ska uppgå till 522 miljarder kronor och omfattar följande delar (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119):

- 86 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar,
- 155 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar, samt
- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Ramarna är uttryckta i prisnivå 2013, uppräkningskommer att ske enligt pris- och löneomräkning, PLO, i statsbudgetsystemet.

Medlen till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar samt drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar ska fördelas jämnt över planperioden 2014–2025.

Den övervägande delen av åtgärderna i kommande nationella plan för 2014–2025 bör finansieras med anslag. Förslaget till nationell plan ska vara tillräckligt robust för att medge flexibilitet vid eventuella kostnadsförändringar.

Riksdagens beslut med anledning av propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem innebär att anslagsmedlen för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastrukturen permanent höjs med omkring en tredjedel (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Regeringen bedömer att denna permanenta anslagsökning, tillsammans med de medel som bedöms frigöras genom Trafikverkets interna effektiviseringsarbete samt banavgifter som återspeglar kostnaderna för slitage på järnvägsinfrastrukturen, kommer mycket nära det mest ambitiösa alternativet om utökade resurser i Trafikverkets förslag i Kapacitetsutredningen. De egna beräkningar som Trafikverket redovisar där visar att behoven och därmed kostnaderna för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastrukturen är betydligt högre

än vad man tidigare beräknat. Trafikverket ska i åtgärdsplaneringen beakta att ytterligare resurser bör täckas av effektiviseringsåtgärder samt genom en anpassning av banavgifterna så att de återspeglar kostnaderna för slitage. Trafikverkets arbete med utveckling av banavgifterna och myndighetens genomförande av styrramverket för drift och underhåll bör skapa förutsättningar för att anpassa de beräknade banavgiftsnivåerna.

Trafikverkets pågående interna effektiviseringsarbete och planerade effektiviseringar av trafikledningen av tåg, beräknas av Trafikverket liksom regeringen medföra kostnadssänkningar om totalt cirka 17 miljarder kronor under perioden 2014–2025, varav cirka 15 miljarder avser anslagen väg- och banhållning. Detta innebär att fler åtgärder kan genomföras inom den ekonomiska ramen. Ett utrymme för ytterligare åtgärder motsvarande detta belopp tillkommer därmed utöver de anslagsförstärkningar som presenterats av regeringen i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) för att underhålla och utveckla transportinfrastrukturen 2014–2025 och som riksdagen beslutat i enlighet med (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

För planens genomförande är en ökad effektivitet i anläggningsbranschen samt i Trafikverkets verksamhet av största vikt. Trafikverket bör redovisa en bedömning av produktivitetsutvecklingen och redovisa dess konsekvenser för den nationella planens genomförande och dess innehåll. Trafikanalys har en särskilt viktig roll i detta arbete, vilket Trafikverket bör beakta. I juni 2012 redovisade Produktivitetskommittén sitt betänkande *Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen* (SOU 2012:39) med förslag till åtgärder för att öka produktiviteten i anläggningsbranschen. De områden, inom vilka insatser föreslås, kan sammanfattas som ökat användande av totalentreprenader, längre framförhållning vid upphandling och mer flexibilitet i etableringsfasen samt större inslag av industriellt byggande. Regeringen anser att det är angeläget att uppnå ett effektivare genomförande av prioriterade åtgärder och en större nytta per satsad krona inom infrastrukturen. Efter remissbehandling av Produktivitetskommitténs betänkande avser regeringen att gå vidare i sitt arbete med att skapa en ökad produktivitet i branschen.

Regeringen har i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) föreslagit att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 53 miljarder kronor i 2013 års prisnivå för perioden 2010–2025. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Dessa investeringar får finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den

del av investeringen vars kapitalkostnader ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter.

Trafikverkets förslag till nationell plan ska anges i prisnivå 2013, med möjlighet att omräkna till prisnivå 2014.

### 3. Val av åtgärder

Trafikverket ska presentera ett förslag till ny nationell plan för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planeringsperioden 2014–2025 där följande ska beaktas. Av riksdagen och regeringen beslutad politik ska vara utgångspunkterna för analyserna och för förslagen till åtgärder.

#### *Prioritering*

Vägledande för prioritering av åtgärder ska vara åtgärdernas bidrag till att det övergripande transportpolitiska målet som är att säkerställa att en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Åtgärderna ska, som tidigare beskrivits, analyseras enligt den s.k. fyrstegsprincipen, vilket innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, och avse åtgärder

1. för att styra efterfrågan (banavgifter, administrativa styrmedel, etc.),
2. för att optimera användningen av befintlig infrastruktur (t.ex. betydande satsningar på underhåll och reinvesteringar),
3. för att trimma och på så sätt förbättra den befintliga infrastrukturen, samt
4. för att investera i ny infrastruktur.

Trafikverkets pågående arbete med att utveckla beskrivningen av hur satsade medel för drift och underhåll av vägar och järnvägar används och vilken effekt de får, bör även kunna tillämpas på utvecklingsinsatser inom transportinfrastrukturen. De sex s.k. leverans kvaliteterna *punktlighet, kapacitet, robusthet, säkerhet* samt *miljö och hälsa*, kan vara ett viktigt verktyg i arbetet med att leverera ett tillgängligt och säkert transportsystem som bidrar till förbättrad miljö och hälsa.

Leverans kvaliteterna ska beskriva transportinfrastrukturens status och utveckling över tid, vilka insatser som är nödvändiga samt vilka effekter insatserna leder till. I det sammanhanget är det dock viktigt hur de kopplar till de transportpolitiska målen och att man kan följa upp hur transportsystemet utvecklas i olika delar av landet. Effektsambanden mellan de val som Trafikverket föreslår och uppfyllelse av de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen ska redovisas. Åtgärdernas effekt avseende leverans kvaliteterna ska redovisas.

Under framtagandet av förslag till nationell plan, ska miljöaspekterna kontinuerligt integreras.

### *Planens omfattning*

Den kommande planeringsperioden ska vara 12 år och följande åtgärdsområden ska omfattas av planen.

- Drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- Drift och underhåll av vägar inklusive bärighet, tjälsäkring, och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar.
- Investeringar i järnvägar och vägar.
- Trimmingsåtgärder i syfte att öka kapaciteten, kvaliteten, tillgängligheten och säkerheten i transportsystemet.
- Miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen.
- Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet, däribland insatser för forskning, utveckling och innovation.
- Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar.
- Medfinansiering till stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar.
- Driftbidrag till icke statliga flygplatser.
- Bidrag till Inlandsbanan AB och Öresundsbro Konsortiet.

### *Pågående investeringsprojekt*

Trafikverkets förslag till ny nationell plan ska innehålla de objekt i nu gällande planer som börjat byggas men som inte avslutats vid ingången av 2014.

Genomförandet av järnvägsprojekten Mälardalen banddelen Tomtebodavägen–Kallhäll och Västkustbanan banddelen Ängelholm–Maria samt vägprojekten E22 Lösen–Jämjö, E22 förbi Söderköping, E20 Alingsås–Vårgårda och vissa projekt inom Västsvenska paketet beräknas pågå efter 2021 och ska slutföras i möjligaste mån inom den nya planperioden t.o.m. 2025. Det av regeringen utpekade investeringsprojektet Ostlänken beräknas också pågå efter 2025 (se nedan).

### *Sjöfartsåtgärder*

Utvecklingen inom sjöfartsområdet innebär att fartyg som anlöper svensk hamn blir både bredare och mer djupgående vilket kräver större farleder och slussar. I upprättandet av en nationell plan kan sjöfartsobjekt övervägas i förhållande till angelägna satsningar inom andra delar av transportinfrastrukturen. I nu gällande nationell plan finns också sjöfartsobjekten farleden till Gävle och Södertälje sluss med.

Regeringen arbetar med att införa EU:s regelverk för inre vattenvägar i svensk lagstiftning. Den kommande utvecklingen av transportarbetet på de inre vattenvägarna ska beaktas med avseende på exempelvis farleder och slussar.

Det pågår för närvarande ett arbete i Regeringskansliet (Näringsdepartementet) med att ta fram förslag som innebär att regler motsvarande vad som gäller för kommunala bidrag till väg och järnväg ska gälla för kommunala bidrag till sjöinfrastruktur som staten ansvarar för.

#### *ERTMS – European Rail Traffic Management System*

Regeringen har den 18 december 2012 gett Trafikverket i uppdrag att i nära kontakt med företrädare för utrustningsindustrin, järnvägsföretagen och andra trafikorganisatörer utarbeta en detaljerad tidplan för införandet av ERTMS i Sverige (dnr N2012/6352/TE). Delresultat från detta arbete ska vara vägledande för Trafikverket i framtagandet av ett förslag till nationell plan.

#### *Stockholmsöverenskommelsen*

I december 2007 nåddes en uppgörelse mellan statens förhandlingsman och företrädare för Stockholmsregionen om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar. Dessa trafik- och infrastruktursatsningar, vilka har kommit att benämnas Stockholmsförhandlingen, innebär att bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar säkerställs, ökad spårbusen trafikkapacitet och samhällsekonomiska vinster till följd av minskad trängsel. Åtgärderna ska genomföras i enlighet med ingångna överenskommelser. De förhandlingspersoner som tillkallas för utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län har i sitt uppdrag frihet att föreslå justeringar i denna, t.ex. när det gäller anslutande objekt med stor medfinansiering, så att den samlade lösningen blir så effektiv som möjligt.

#### *Åtgärder i Västra Götaland*

Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland, Göteborgs kommun och Göteborgsregionens kommunalförbund har i avtal uttryckt sin avsikt att inom ramen för åtgärdsplaneringen ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande för Västsveriges viktiga trafikslagsövergripande infrastrukturåtgärder (det s.k. Västsvenska paketet). Åtgärderna ska genomföras i enlighet med ingångna överenskommelser.

#### *Särskilt om objekt som helt eller delvis finansieras med medfinansiering genom bidrag*

I samband med behandlingen av Riksrevisionens båda granskningar om medfinansiering av statlig infrastruktur (RiR 2011:28) och Citybanans regionala medfinansiering (RiR 2012:8) samt regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) har riksdagen givit regeringen till känna sin mening att tydliga principer 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, rskr. 2012/13:119). Mot denna bakgrund ska Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag genomföras enligt de riktlinjer och utgångspunkter som anges i detta avsnitt.

- De transportpolitiska målen ska vara utgångspunkt för urvalet av projekt (vilket bl.a. innebär att projekten som huvudregel ska vara samhällsekonomiskt lönsamma samt att medfinansiering inte ska kunna innebära att en kommun eller annan kan ”köpa sig förbi i kön”).
- Ansvarsfördelningen i fråga om statligt och kommunalt huvudmannaskap ska inte ändras.
- All medfinansiering ska vara frivillig.
- Initiativen ska som huvudregel komma från bidragsgivarna.
- All medfinansiering ska utgå från bidragsgivarnas nytta.
- Medfinansiering ska i första hand avse tillägg eller förbättringar i förhållande till projekt som Trafikverket ändå anser bör genomföras.
- Om medfinansiering ska gå till ett projekts grundutförande ska det motiveras särskilt.
- Trafikverket ska redovisa uppskattade nyttor hos medfinansierarna, som en del i den samlade bedömningen. Särskild vikt ska läggas vid denna redovisning om medfinansieringen avser grundutföranden eller om nyttorna överstiger vad Trafikverkets gängse bedömningsmodeller visar (t.ex. med avseende på exploateringsvärden).

Regeringens uppfattning är att de infrastrukturprojekt som genomförs ska bidra till att de transportpolitiska målen nås och som huvudregel vara samhällsekonomiskt lönsamma oberoende av finansieringsform och samma utgångspunkter ska gälla för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering genom bidrag eller inte. Medfinansiering av statlig transportinfrastruktur genom bidrag från kommuner, landsting och företag kan vara ett bra sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. För all medfinansiering bör bidragsgivarnas nytta av aktuella åtgärder vara en viktig utgångspunkt. I detta sammanhang är det dock viktigt att framhålla att regeringens bedömning är att en vilja till medfinansiering indikerar samhällsekonomisk nytta på ett sätt som kompletterar andra bedömningsmetoder. Det är också angeläget att säkerställa att medfinansiering varken är eller uppfattas som ett sätt att ”köpa sig förbi kön”.

Trafikverket ska i samband med framtagande av underlag och beslut om genomförande av infrastrukturobjekt, pröva möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter. Förekomsten av medfinansiering



förändrar inte den grundläggande ansvarsfördelningen mellan statliga och kommunala aktörer för transportinfrastrukturen. Huvudprincipen är därmed alltjämt att det är statens uppgift att svara för statliga infrastrukturanläggningar samtidigt som medfinansiering kan användas som ett sätt att hantera det faktum att det i fråga om framtida investeringar inte går att dra någon skarp gräns mellan statens och kommunernas ansvar. I syfte att undvika att kommuner och landsting ser sig tvingade att bidra till statliga investeringar bör initiativ till medfinansiering som huvudregel komma från den medfinansierande parten. Samtidigt kan det fortsatt finnas skäl för staten att tydliggöra de samordnings- och effektivitetsvinster som kan följa av ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande, särskilt inom ramen för breda och långsiktiga överenskommelser.

Medfinansiering genom bidrag bör främst avse tillägg eller andra förbättringar i förhållande till grundutföranden av åtgärder som helt finansieras med statliga anslag, men medfinansiering ska även kunna användas till grundutföranden om det finns tydliga motiv för det. Trafikverket ska särskilt motivera sina förslag till byggstarter som i grundutförande föreslås finansieras med medfinansiering genom bidrag.

#### *Särskilt om objekt som helt eller delvis finansieras med brukaravgifter*

Vid finansieringen av de nya vägbroarna i Motala (riksväg 50), Nacka (länsväg 222 över Skurusundet) och Sundsvall (väg E4) behöver särskilt beaktas att författningsändringar planeras bl.a. utifrån förslagen i betänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägavgiftssystem (SOU 2012:60). Detta kan föranleda vissa justeringar i redan ingångna avtal. Utgångspunkten bör vara att den statliga finansieringen genom anslag samt belåning i Riksgäldskontoret inte ska öka i förhållande till ursprungliga avtalet.

Trafikverket kan föreslå nya objekt som helt eller delvis finansieras med vägavgifter. Förslagen ska vara förenliga med relevant regelverk, se ovan. Innan motsvarande finansieringslösning för investeringar i järnvägsinfrastruktur kan komma i fråga krävs en analys av det relevanta regelverket.

Förslag till finansieringslösningar med brukaravgifter ska utöver sedvanliga planeringsunderlag, kostnadsberäkningar och samhällsekonomiska kalkyler, innehålla analyser av de konsekvenser själva finansieringslösningen för med sig samt analys av uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

En förutsättning för att en finansieringslösning med brukaravgifter ska bli aktuell är att den kan bedömas ge ett betydande nettotillskott till den statliga investeringsramen. En utgångspunkt vid analysen bör vara att återbetalningstiden för lånen som längst ska spegla den ekonomiska livslängden för tillgången.

### *Särskilt om eventuellt införande av ny trängselskatt*

Lagen (2004:629) om trängselskatt reglerar uttag av tids- och platsrelaterade skatter för vägtrafik inom tätbebyggt område. Avsikten är att lagen ska kunna tillämpas för sådant skatteuttag oavsett var detta sker. För närvarande tas trängselskatt endast ut för passager in i och ut ur de centrala delarna av Stockholm. Från och med den 1 januari 2013 ska trängselskatt tas ut även i de centrala delarna av Göteborg.

Vid införande av trängselskatt i andra kommuner än Stockholm och Göteborg ser regeringen att det är viktigt att framställningen har lokal och regional förankring. En förutsättning för införande av ett sådant nytt skattesystem är att det kan motiveras utifrån förekomsten av trängsel. Detta bör även tillämpas för framställningar om förändringar i de befintliga trängselskattesystemen.

Trafikverket ska bistå förhandlingspersonerna om utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län med underlag om trafikutvecklingen och behovet av förändringar av trängselskattens utformning, samhällsekonomiska bedömningar med mera, som är nödvändigt för att genomföra uppdraget. Utgångspunkten för underlaget ska vara att trängselskatten är en styrande skatt med huvudsyftet att öka framkomligheten för vägtrafiken. Trafikverket ska även se över finansieringen av de åtgärder som ingår i Stockholmsöverenskommelsen inklusive de förändringar i trängselskattesystemet som följer av denna samt av slutbetänkandet från 2011 års vägtullsutredning.

### *Regeringens prioriterade åtgärder*

En kompletterande långsiktig satsning på den befintliga transportinfrastrukturen ökar möjligheterna att nå funktions- och hänsynsmålen. Utöver de positiva effekter som åtgärder för underhåll och reinvesteringar har på tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö bör medel också avsättas för riktade åtgärder inom dessa områden. Det bör även framgå vad dessa medel ska användas till. Förutom förstärkta insatser för att vårda, trimma och anpassa den befintliga infrastrukturen, ska Trafikverket särskilt beakta de prioriterade åtgärder som regeringen belyser nedan. Dessa åtgärder ser regeringen behov av att genomföra, parallellt med ett ökat fokus på underhåll, för att möta ökade behov av person- och godstransporter. Trafikverket ska föreslå hur dessa åtgärder kan genomföras effektivast tids- och kostnadsmissigt och att samordning av genomförandet sker med andra intressenter. Det är av stor vikt att Trafikverket analyserar effekterna av samordnade insatser såsom underhållsinsatser, reinvesteringar, nyinvesteringar och miljöhänsyn samt hur detta kan minimera störningar i trafiken samtidigt som det långsiktiga kapacitetsbehovet säkerställs.

Regeringen anser att begränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential

att bidra till ökad transportpolitisk måluppfyllelse. Trafikverket ska därför planera för ökat genomförande av förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig infrastruktur med fokus på kapacitet och kvalitet, t.ex. trimnings-, miljö-, trafiksäkerhets- eller bärighetsåtgärder. Detta kan ske genom exempelvis mittseparering av vägar eller miljöåtgärder. Planeringen ska ske med beaktande av förutsättningar och behov i den omgivande miljön samt hos oskyddade trafikanter, vilket även inbegriper förare av motorfordon på två hjul. Miljöåtgärder i befintlig infrastruktur kan behöva intensifieras för att motverka de negativa effekter som uppstår till följd av infrastruktur och trafik. Möjligheter att vidta åtgärder som förenar flera syften ska uppmärksammas och tas tillvara. Det finns också dokumenterade underlag och exempel på positiva effekter av att trimma det statliga vägsystemet med hjälp av ITS-åtgärder. Relativt små åtgärder kopplade till den statliga infrastrukturen med stor nytta för näringslivets transporter ska också beaktas och övervägas i Trafikverkets planering.

Regeringen bedömer att en ny stambana för snabbtåg bör byggas. De första delsträckorna, Ostlänken mellan Järna och Linköping samt den första etappen av sträckan Göteborg–Borås mellan Mölnlycke och Bollebygd, ska påbörjas under planperioden 2014–2025. Eftersom den nuvarande järnvägen mellan Stockholm och Linköping tillhör landets mest belastade, är åtgärder på sträckan nödvändiga. Med en utbyggnad av Ostlänken förbättras kapaciteten i järnvägssystemet längs ett mycket viktigt stråk, likaså robustheten och punktligheten, samtidigt som pendlingsmöjligheterna tydligt förbättras i både Stockholmsregionen och Linköping/Norrköping med förkortade restider. Med Ostlänken kan transporterna till och från Skavsta flygplats också ske med tåg. Genom att en stor del av persontrafiken flyttas över till Ostlänken frigörs kapacitet för godstrafiken på de befintliga banorna, vilket bör kunna öka antalet godståg samtidigt som punktligheten förbättras, något som det svenska näringslivet efterfrågar. Trafikverket ska utreda Ostlänkens utformning som dubbelspår mellan Järna och Linköping, dess tidsmässiga genomförande samt utföra fördjupade kostnadsberäkningar. Trafikverket ska också redogöra för olika hastighetsalternativ för utbyggnaden av Ostlänken och alternativens olika effekter för transportsystemet i sin helhet. Även andra aspekter än själva byggkostnaden behöver då redovisas, till exempel effekter för slitage, energiåtgång och drift och underhåll vid olika hastighetsalternativ.

Även byggandet av ny järnväg längs sträckan Göteborg–Borås är av hög prioritet. Göteborg och Borås är de två stora städerna i Västra Götalands län och i dag görs omfattande arbetspendlingsresor mellan städerna. Sträckan Mölnlycke–Rävlanda/Bollebygd är den första etappen av tre för en ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås. Banan ansluter dessutom till Landvetter flygplats vilket skapar en järnvägsförbindelse mellan flygplatsen och Göteborg samt möjliggör stadsmiljöutveckling och nya bebyggelseområden. Med den nya järnvägen kortas restiden och

antalet avgångar i varje riktning kan därmed utökas. Därmed knyts städerna tätare samman genom att förutsättningarna för arbetspendling förbättras betydligt. Trafikverket ska också redogöra för olika alternativa hastighetsstandarder för utbyggnad av dubbelspår på sträckan Mölnlycke–Rävlanda/Bollebygd. Även andra aspekter än själva byggkostnaden behöver då redovisas, till exempel effekter för slitage, energiåtgång och drift och underhåll vid olika hastighetsalternativ.

Såväl Ostlänken som sträckan Göteborg–Borås riskerar att medföra betydande intrång, barriär- och fragmenteringseffekter. Särskild omsorg ska därför ägnas åt att anpassa banorna till de behov och förutsättningar som finns i omgivningen.

Trafikverket ska bistå förhandlingspersonen som ska genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanans blå linje i Stockholm och eventuellt nära anslutande åtgärder i enlighet med vad som framgår av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25). Förhandlingspersonen har i uppgift att ta fram en överenskommelse om förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan station Kungsträdgården och Nacka, samt eventuella anslutande åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen till och med 2025. Förhandlingen ska ske med berörda kommuner i Stockholms län samt med Stockholms läns landsting. En samordnad projektering av tunnelbanans förlängning mot Nacka och en vägförbindelse under Saltsjön kan ge stora samordningsvinster och bör prövas.

Förhandlingspersonen ska diskutera en utformning av en östlig vägförbindelse (Österleden) under Saltsjön i anslutning till tunnelbanans förlängning till Nacka. Nationalstadsparkens värden och projektens eventuella negativa konsekvenser för naturmiljön ska särskilt beaktas. Trafikverket ska inom ramen för åtgärdsplaneringen beakta förhandlingsarbetet.

En satsning på transportinfrastruktur är nödvändig för att möta gruvnäringarnas behov. Bland annat bör en upprustning av vägen mellan Pajala och Svappavaara inledas för att möjliggöra för tunga transporter till följd av gruvetableringen i Pajala kommun. Regeringen bedömer därför att gruvnäringens behov behöver tillgodoses snabbt för att till fullo utnyttja de möjligheter som tillväxten i gruvnäringen ger. I detta ingår inte bara behov av investeringar i Malmbanan och i vägen mellan Pajala och Svappavaara, utan också ytterligare satsningar på gruvnäringen i bl.a. Bergslagen. Trafikverket ska beakta olika alternativa transportvägar för gruvnäringens behov i samspel med berörda intressenter. De olika alternativen ska belysas utifrån ett helhetsperspektiv där den totala nyttan även för andra res- och transportbehov än gruvnäringens ska beaktas. Alternativen ska redovisa bedömningar av nyttor och kostnader samt väga in och beskriva även andra aspekter och konsekvenser, inte minst miljöpåverkan, men även omlastningsbehov, effekter på

trafiksäkerhet, effekter på möjligheter till arbetspendling och interregional tillgänglighet m.m. Vid behandlingen av regeringens proposition *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) har riksdagen givit regeringen till känna som sin mening att regeringen även bör utreda en järnvägsförbindelse mellan gruvområdet Kaunisvaara och befintlig järnväg i Svappavaara (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Med denna bakgrund ska Trafikverket utreda förutsättningarna för en sådan järnvägsförbindelse inom ramen för åtgärdsplaneringen. Trafikverket ska utgå från tidigare genomförda åtgärdsvalsprocess för sträckan Kaunisvaara–Malmbanan som verket presenterade i juni 2012 (Malmtransporter från Kaunisvaaraområdet och elektriskt drivna lastbilar, dnr N2012/2841/TE).

Ett nytt trafikledningssystem för tågtrafiken kan styra järnvägstrafiken mer effektivt och därmed öka kapaciteten ytterligare i järnvägstransportsystemet. Genom att utveckla och införa ett förbättrat och enhetligt systemstöd för tågtrafikledningen kan man gå från att trafikleda geografiskt till att trafikleda utifrån transporternas behov, till exempel storstäders pendlingstrafik, långväga godstransporter och långväga persontransporter. Andra fördelar som ett nytt trafikledningssystem ger är höjd robusthet eftersom det innebär att järnvägssystemet kan styras och övervakas från alla driftledningscentraler oavsett geografiskt läge, en modernisering och utökning av systemstöd för att hantera störda trafiksituationer samt ett gemensamt arbetssätt på alla driftledningscentraler. Det sistnämnda ökar effektiviteten och möjligheten till framtida konsolidering av driftledningscentralerna. De effektiviseringar som ett nytt trafikledningssystem leder till bedöms av Trafikverket kunna innebära besparingar på cirka 140 miljoner kronor per år när systemet är fullt utbyggt. Regeringen delar Trafikverkets bedömning och anser att denna åtgärd ska prioriteras.

I syfte att öka kapaciteten på de befintliga järnvägssträckorna ska Trafikverket särskilt belysa behovet av olika åtgärdsalternativ för den sista etappen av fyrspårsutbyggnaden mellan Malmö och Lund på Södra stambanan.

Pågående utbyggnadsarbete av Väst kustbanan genom Hallandsås liksom planerad utbyggnad genom Varberg medför behov av att prioritera utbyggnad av banans kvarvarande enkelspårssträckor mellan Ängelholm och Helsingborg. Av samma anledning kommer förbättringar på Godsstråket genom Skåne att behöva prioriteras för att skapa effektiva godsflöden på järnvägen i Västra Sverige. Trafikverket ska föreslå möjliga åtgärder på dessa sträckor i syfte att skapa effektiva flöden.

Godsstråket genom Bergslagen och särskilt sträckan Hallsberg–Degerön, bedömer Trafikverket bli hårt belastad i framtiden, även med de åtgärder som ingår i den gällande planen fram till 2021. Regeringen delar denna

uppfattning och Trafikverket ska därför föreslå åtgärder för att öka kapaciteten på de mest belastade sträckorna längs banan.

Trafikverket beräknar att år 2020 trafikerar 690 tåg per dygn järnvägssträckan direkt söder om Stockholm Central. Bron över Söderström byggdes 1926 och överbyggnaden byttes senast ut 1950 vilket innebär att åtgärder är nödvändiga för att säkerställa säkerheten på konstruktionerna. Även bron över Tegelbacken, bron över Norrström, Riddarholmstunneln och Södermalmstunneln längs med samma järnvägssträcka är i behov av åtgärder av samma skäl. Trafikverket ska redovisa förslag på åtgärder för hur järnvägssträckan ska kunna trafikeras i framtiden samtidigt som den långsiktiga järnvägskapaciteten säkras.

Vid Citybanans färdigställande 2017 kommer kapacitetsbrister att uppstå på närliggande systemviktiga järnvägsobjekt. Därför ska Trafikverket särskilt prioritera förslag till åtgärder på Mälärbanan, bandelen Barkarby–Tomtebodan.

Vid färdigställandet av Förbifart Stockholm kommer nya vägtrafikströmmar att uppstå och anslutande infartsleder kommer att påverkas kapacitetsmässigt. Trafikverket ska analysera och föreslå möjliga åtgärder i anslutning till Förbifart Stockholm utöver redan planerade åtgärder inom ramen för den gällande planen.

Väg E4 mellan Mälardalen och Skåne har i dag huvudsakligen motorvägsstandard, förutom på sträckan Ljungby–Toftanäs. Kapacitetsmässigt så trafikeras sträckan av en hög andel tunga fordon, vilket leder till störningar i trafikflöden på den befintliga 2+1-vägen. Till följd av den höga andelen fordon som totalt trafikerar sträckan och påverkar kapaciteten negativt samt behov av förebyggande vattenskyddsåtgärder på sträckan, ska Trafikverket prioritera åtgärder på aktuell sträcka i förslaget till ny nationell plan.

Väg E22 är en viktig länk för trafiken till och från Lund, men även för genomfartstrafik i nordsydlig riktning. Under högtrafik beskriver Trafikverket att vissa delar av sträckan genom Lund drabbas av köbildning. Trafikverket ska därför föreslå åtgärder som kan förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och minska res- och kötiderna för personbilstrafiken och den tunga fordonstrafiken.

Väg E20 och sträckan Vårgårda–Vara är en olycksdrabbad vanlig landsväg med en stor del mötesolyckor. Trafikverket ska därför föreslå åtgärder på den aktuella sträckan som kan leda till förbättrad trafiksäkerhet och förkortade restider.

#### *Tidigareläggningar*

Trafikverket ska särskilt undersöka möjligheterna att tidigarelägga redan beslutade projekt i gällande nationell plan som är särskilt angelägna och

som bedöms ha stor positiv effekt utifrån de transportpolitiska målen. Regeringen bedömer att ett antal objekts möjlighet till tidigareläggning till 2014 ska särskilt beaktas av Trafikverket i sin planering. Dessa objekt är tidigareläggning av ytterligare etapper av dubbelspårsutbyggnaden av Hamnbanan till Göteborgs hamn samt åtgärder på E22 Rinkabyholm, riksväg 26 Månseryd–Mullsjö, E4 Kongberget–Gnarp, E20 genom Alingsås och på riksväg 56 Valsjön–Mackmyra.

#### *Följande ska Trafikverket beakta*

Transportpolitiken kan bidra till att skapa förutsättningar för en mer differentierad arbetsmarknad och en ökad specialisering av näringsliv, arbetskraft och utbildning. Robust infrastruktur och tillförlitliga transporter bidrar till att skapa tillväxt, livskvalitet och välfärd. Väl fungerande infrastruktur bidrar till företagande och tillväxt i hela landet bl.a. genom goda förutsättningar för effektivare transporter, förbättrad leveranssäkerhet och en utvidgad arbetsmarknad. Därigenom stärks Sveriges långsiktiga konkurrenskraft.

Ökningen av trafiken under lång tid har lett till att kapacitetsutnyttjandet i vissa delar av transportsystemet är mycket högt. Detta är särskilt tydligt på vissa platser, till exempel i storstadsregionerna och längs de större stråken, där tidvis stor trängsel uppstår. Vidare finns en rad pågående och planerade investeringar i näringslivet runt om i landet som kan leda till krav på ökad transportkapacitet. Andra viktiga aspekter är utvecklingen av gränsöverskridande trafik och förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner. Förutsättningarna för transporter varierar i landets olika delar. Det är angeläget att finna effektiva transportlösningar för människor och företag i landets olika delar.

Trafikverkets förslag till nationell plan ska beakta behovet av goda möjligheter för internationella transporter och i planen ska därför hänsyn tas till vilka infrastrukturåtgärder som kan effektivisera trafik över landets gränser. Den pågående förhandlingen inom EU avseende riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ska beaktas. Trafikverket ska också beakta arbetet med att inrätta godskorridoren på järnväg mellan Stockholm och Palermo, vilken EU har beslutat ska inrättas för att förbättra effektiviteten i godstrafiken på järnväg i förhållande till andra transportsätt. En av de skyldigheter som följer av införandet av godskorridoren är att de berörda infrastrukturförvaltarna ska utarbeta och regelbundet se över en vägledande investeringsplan för godskorridorens järnvägslinjer. För det statliga järnvägsnätet är också införandet av det sameuropeiska signalsystemet ERTMS av särskild vikt att beakta.

Regeringen anser att drift, underhåll och reinvesteringar bör genomföras på sådant sätt att andelen oplanerade störningar på grund av akuta avhjälpande insatser minskar. Drift och underhåll av befintlig

transportinfrastruktur ska ges hög prioritet eftersom nyttan av redan gjorda investeringar annars riskerar att gå till spillo. Förvaltning av infrastruktur ska utgå från en helhetssyn på infrastrukturen med dess trafik i förhållande till omgivningen och inbegriper att hänsyn tas till de förutsättningar och behov som finns i omgivningen. Trafikverkets arbete med att utveckla leveranskvaliteter bör kunna säkerställa att de insatser som ger mest positiv effekt på transportsystemet väljs. Sjöfartens och luftfartens anslutande transportbehov behöver likväl beaktas.

Trafikverket ska planera för att de ökade resurserna till drift, underhåll och reinvestering av transportinfrastrukturen främst ska användas till att återställa de högtrafikerade delarna som bidrar till att underlätta för arbetspendling och till att stärka det svenska näringslivets konkurrenskraft. Den ökade nivån gör också att de mindre trafikerade vägarnas standard kan bibehållas för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet.

Vidare bör Trafikverket prioritera drift-, underhålls- och reinvesteringsåtgärder som optimerar trafikplanering, trafikledning och trafikinformation, samt bidrar till bättre miljö. Trafikverket bör även beakta skred- och rasrisker för transportinfrastrukturen, t.ex. som en följd av klimatförändringar.

Trafikverkets arbete med att utveckla styrramverket för drift och underhåll behöver fortsätta i hög takt utifrån regeringens uppdrag (dnr N2012/699/TE). Införlivandet och genomförandet ska ske fr.o.m. 2013 och utvecklingen av de samhällsekonomiska bedömningarna ska särskilt prioriteras. Med styrramverket på plats skapas förutsättningar för att regeringen ska ha väl underbyggda underlag att tillgå inför beslut om planering och finansiering av infrastruktur i alla delar av landet.

Förbättringar av den infrastruktur som ansluter till de hamnar, flygplatser och kombiterminaler som är viktigast för det svenska transportsystemet och som pekades ut i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25), ska särskilt övervägas.

Trafikverket ska utreda trafikslagsövergripande lösningar där åtgärder i infrastruktur kan förväntas ha stor påverkan på valet av transportlösningar, t.ex. på långa stråk eller i tätbefolkade områden. Kopplingen mellan vägar, järnvägar, sjövägar, flygvägar, cykel- och gångvägar, parkeringsplatser, stationer och terminaler ska tydliggöras. I planeringen ska särskilt övervägas förbättringar av den infrastruktur som ansluter till de hamnar, flygplatser och kombiterminaler som är av störst vikt för det svenska transportsystemet.

Trafikverket bör årligen uppdatera sina trafikprognoser i syfte att fånga upp att ändringar i efterfrågan på transporter som inträffar under planeringsperioden kan beaktas i planeringen. Trafikverket bör även



införa årliga successiva kalkyleringar i syfte att arbeta med uppdaterat underlag och fånga upp stora förändringar i förutsättningarna för de olika åtgärderna. Prognoserna för trafikutveckling ska utgå från nu beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för transportinfrastrukturen.

#### *Övriga krav på planförslaget*

Underlaget till åtgärder enligt den s.k. fyrstegsprincipen i den nationella planen, ska vara väl dokumenterat, finnas samlat och hållas tillgängligt för alla från den tidpunkt då planförslaget skickas på remiss. Av underlagen ska framgå på vilka grunder som kostnadsberäkningar och nyttoberäkningar har gjorts, vilken kalkylrisk som finns i beräkningarna, och var i den fysiska planeringsprocessen utpekade objekt befinner sig. Av underlagen ska också framgå vilka förslag till alternativa åtgärder som förkastats i enlighet med fyrstegsprincipen. Trafikverket ska också beskriva vilka erforderliga ytterligare åtgärder som kan bli aktuella vid val av åtgärderna.

De åtgärder som föreslås i den trafikslagsövergripande åtgärdsplaneringen ska beskrivas allsidigt, prioriteringarna ska motiveras med koppling till de transportpolitiska målen. Samlade effektbedömningar ska tas fram dels för respektive åtgärdsförslag, dels för det sammantagna planförslaget. Det är viktigt att de samlade effektbedömningarna är kvalitetssäkrade, t.ex. genom att relevanta kompetenser har deltagit i framtagandet och att relevant underlag använts. Vidare ska samhällsekonomisk nettonuvärdeskvot och en samhällsekonomisk bedömning med prissatta effekter och ej prissatta effekter såsom t.ex. exploateringseffekter, bullereffekter, intrång i natur- och kulturmiljöer, barriär- och fragmenteringseffekter samt övrig miljöpåverkan tas fram för föreslagna åtgärder. Det ska också framgå hur olika aspekter utifrån de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen har integrerats i åtgärdsplaneringen och hur detta har påverkat valet av föreslagna åtgärder. Trafikverket ska också redovisa vilka målkonflikter som identifierats samt vilka kompetenser som deltagit i bedömningarna. Utvecklingen av analysmetoderna bör fortsätta även inför kommande planeringsomgångar.

Regeringen anser vidare att det är angeläget att förbättra kapaciteten i järnvägssystemet. Trafikverket ska därför analysera och överväga åtgärder som leder till att järnvägstrafik kan separeras och därigenom öka kapaciteten.

Det är viktigt att systematiskt fortsätta anpassa hastighetsgränserna till vägnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem. Det är även fortsättningsvis angeläget att försöka motverka de negativa effekterna som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider. Därför är det för närvarande inte aktuellt att genomföra ytterligare långtgående reformer av hastighetssystemet. Det fortsatta

arbetet bör ske inom ramen för det befintliga hastighetssystemet, med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet.

Regeringen uppdrog den 13 december 2012 åt Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen att redovisa sina verksamheter som avser sina informationsinsatser och kunskapshöjande insatser inom transportområdet (dnr N2012/6320/TE). Trafikverket ska lämna förslag till en framtida ekonomisk ram för sådan verksamhet som avses i uppdraget. För det fall förslaget innebär att det uppstår ekonomiskt utrymme för Trafikverket inom ramen för finansiering av övriga åtgärder i förhållande till gällande nationell plan, ska Trafikverket lämna förslag på hur detta utrymme kan omfördelas.

Det trafikslagsövergripande arbetet för att etablera ett nationellt prioriterat nät av tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning ska fortsätta och vara en integrerad del av utvecklingen av transportsystemet. När åtgärderna genomförts kommer det prioriterade nätet av användbar kollektivtrafik att bli mer omfattande. Regeringen beslutade 2011 om en Strategi för genomförande av funktionshinderspolicen under åren 2011–2016, i vilken det framgår att etapp två av det nationellt prioriterade nätet ska vara färdigt till 2016. I Trafikverkets förslag till nationell plan ska myndigheten lämna förslag till hur det prioriterade nätet ska göras mer användbart för personer med funktionsnedsättning under planperioden.

Specialisering och sektorisering i samhället kan i vissa fall leda till fragmentering, bristande helhetssyn och sämre resursutnyttjande och i förlängningen en lägre tillväxt. Bland annat därför bör utvecklingen av ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem i ökad utsträckning samordnas med planering av markanvändning, bostadsförsörjning och övrig samhällsplanering samt insatser inom andra områden i samhället såsom pågående arbete med grön infrastruktur tillväxt inom näringsliv och arbetsmarknad m.m. Trafikverket bör därför inom ramen för åtgärdsplaneringen, komma med förslag på åtgärder för förbättrad samordning mellan berörda aktörer inom områdena tillväxt och samhällsplanering. Samråd bör ske med länsplaneupprättare och aktörer med samordningsansvar för regionalt tillväxtarbete samt med Boverket. Aktörer med samordningsansvar för regionalt tillväxtarbete har i villkorsbeslut och regleringsbrev för 2013 fått i uppdrag att redogöra för och bedöma det ömsesidiga sambandet och samordningen mellan infrastruktur- och transportplanering, tillväxtarbetet i länen och kommunernas översiktsplanering. I det uppdraget ingår även att redogöra för och bedöma hur förutsättningarna för detta kan stärkas och utvecklas. Boverket har i regleringsbrev för 2013 fått i uppdrag att sammanställa och analysera de redovisningar som aktörer med samordningsansvar för regionalt tillväxtarbete lämnar till Boverket. I de fall analysen klarlägger behov av ytterligare insatser i syfte att stärka samordningen mellan infrastruktur- och transportplanering,

tillväxtarbetet i länen och kommunernas översiktsplanering ska Boverket redovisa förslag till sådana insatser. Trafikverket ska beakta att det, enligt regeringen, finns behov av stärkt samordning både mellan nationell, regional och lokal nivå och mellan olika sektorsområden inom dessa nivåer.

Trafikverket ska i sin åtgärdsplanering ha som utgångspunkt att de objekt som är berättigade statlig medfinansiering och finns i gällande plan ska ingå i den nationella planen för 2014–2025. En förutsättning för att de objekt som är berättigade statlig medfinansiering ska kunna ingå i planen är att de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet. Trafikverket ska tillsammans med övriga berörda parter genomföra en bedömning av objektens aktualitet, relevans och kostnadsnivå.

Regeringen anser att det finns goda möjligheter att med styrmedel av olika slag bidra till effektivare användning av transportsystemet vilket kan ge ökad och kostnadseffektiv uppfyllelse av transportpolitiska mål. Mer riktade styrmedel bör övervägas i åtgärdsplaneringen då de kan vara relevanta som hela eller delar i lösningar. Trafikverket ska, där det är lämpligt, föreslå styrmedel (banavgifter, administrativa styrmedel, etc.) för att styra trafikflöden som ett alternativ eller komplement till fysiska åtgärder. När sådana styrmedel övervägs bör näringslivets konkurrenskraft beaktas. Trafikverket ska ta hänsyn till regeringens aviserade eller beslutade politik, t.ex. avseende de transportpolitiska målen, se prop. 2008/09:93.

Regeringen bedömer att det finns en avsevärd potential i övriga trafikslagsövergripande steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen och Trafikverket bör aktivt överväga sådana lösningar i planeringen för utveckling av transportsystemet. Exempel på övriga steg 2-åtgärder är citylogistik, samordnad järnvägstrafik och utjämnade hastigheter för tåg, trafikseparering med egna körfältsvariabla hastighetsgränser för vägtrafik, etc.

Trafikverket ska beakta att elektrifierade vägar på sikt kan bidra till effektivare transporter med mindre miljöpåverkan genom att möta kommande transportbehov med minimal infrastrukturutbyggnad. Trafikverket ska föreslå hur en demonstrationsanläggning skulle kunna byggas upp och finansieras som ett samarbetsprojekt mellan berörda parter inom näringsliv, akademi och myndigheter.

Strävan att nå en hållbar utveckling med ökat välmående, minskad miljö- och klimatpåverkan samt den pågående urbaniseringen ställer ökande krav på effektiva, klimat- och miljövänliga transportsystem. En ökad användning av kollektiva färdmedel och förflyttningar till fots och med cykel är till gagn för såväl individer som näringsliv och samhället i stort. Det förutsätter åtgärder och en förnyelse som gör dessa transportsätt

mer effektiva, attraktiva och säkra särskilt för arbetspendling och annat vardagsresande. Trafikverket bör i samarbete med andra aktörer verka för sådan utveckling.

Cyklingsutredningen konstaterar i sitt betänkande Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70), att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst genom väl utformade och underhållna cykelvägar. Utredningen pekar på att planering av cykling främst har hanterats på lokal nivå, men att dess förutsättningar bör beaktas vid planeringen av transportsystemet även på regional och nationell nivå. För att stimulera ökad cykling pekar forskning på att ett paket av åtgärder ger de bästa effekterna. Ett väl fungerande samarbete mellan aktörer på nationell, regional och lokal nivå som omfattar bl.a. kunskapsspridning, arbete med regionala cykelstråk och enhetligt formspråk för vägvisning kan ge goda effekter. Det är enligt forskningen också viktigt med attraktiva cykelparkeringar t.ex. vid bytespunkter för att underlätta kombinerade resor med cykel och kollektivtrafik. Cyklingsutredningen menar att cykling bör vara en del av helheten och behandlas likvärdigt med andra transportsätt, och liksom dessa utifrån sina egna förutsättningar och behov. Regeringen anser att Cyklingsutredningen pekar på flera viktiga aspekter av cyklingens förutsättningar och avser återkomma i frågan efter att remissvaren inkommit och frågan beretts inom Regeringskansliet.

De analyser om utvecklingen av transportbehoven fram till år 2050 som Trafikverket presenterar i Kapacitetsutredningen, bör beaktas och utgöra en del av underlaget i åtgärdsplaneringen. Dessutom bör Trafikverket beakta den sammanställning av olika analyser som regeringen gör i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25).

Trafikverket ska särskilt beakta flera regioners, bl.a. Skånes, viktiga funktion som nav för en stor del av landets transporter. Möjligheten att underlätta för arbetspendling samt att effektivisera och minska sårbarheten för godstransporter är av stor vikt. Trafikverket ska samråda med regionerna och andra berörda intressenter i detta arbete.

Trafikverket bör under den kommande planeringsperioden i dialog med regionala företrädare, operatörer och andra intressenter, se över och pröva möjligheterna att vidta ytterligare långsiktiga åtgärder på lågtrafikerade järnvägar inklusive Inlandsbanan.

Ostkustbanan är enkelspårig på delen Sundsvall–Gävle som i dag är hårt belastad kapacitetsmässigt. Prognoserna tyder på att kapacitetsutnyttjandet på banan kommer att öka när trafiken fullt ut är igång på Botniabanan och Ådalsbanan. Trafikverket bör utreda vilka ytterligare åtgärder på Ostkustbanan, utöver de som redan finns i

gällande plan fram till 2021, som effektivt kan motverka den allt mer ansträngda kapaciteten på banan.

Inom ramen för samarbetet inom Barentsregionen planeras en synkroniserad transportplan för investeringar att tas fram, vilket Trafikverket bör beakta i den fortsatta gränsöverskridande planeringen.

#### 4. Finansiering av åtgärder i den nationella planen för 2014-2025

För varje projekt som föreslås ingå i den nationella planen för 2014–2025 enligt avsnitt 3 ska Trafikverket ange beräknade utgifter och förslag på hur utgifterna ska fördelas på nedan angivna finansieringskällor (se a–e nedan). En bedömning ska göras av hur lång projektets genomförandetid är.

- a) Anslag (exkl. bidrag till icke statliga flygplatser, trängselskatt och TEN).
- b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag.
- c) Trängselskatt (anslag).
- d) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt.
- e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgifter.

I det följande beskrivs vilka förutsättningar och villkor som gäller för respektive finansieringsform samt vilka underlag Trafikverket ska lämna.

Anslag (exkl. trängselskatt och TEN)

##### *Trafikverkets uppdrag*

- Utgifter som ska belasta anslag ska tillsammans med redan pågående projekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag rymmas inom de ramar som anges i avsnitt 2.

Medfinansiering genom bidrag från kommuner eller företag

##### *Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska ange vilka åtgärder som verket bedömer ska medfinansieras genom bidrag. För varje åtgärd Trafikverket bedömer ska medfinansieras genom bidrag ska Trafikverket ange beräknade bidragsfinansierade utgifter fördelat på grundutföranden och tilläggsåtgärder.
- Trafikverket ska, efter samråd med berörda aktörer, beskriva vilka nyttor Trafikverket bedömer att de medfinansierande parterna har av de investeringar eller investeringsdelar medfinansieringen avser samt redovisa sina överväganden i förhållande till de

riktlinjer och utgångspunkter för medfinansiering som anges i avsnitt 3.

### *Bakgrund*

I 7 kap. budgetlagen (2011:203) finns bestämmelser om finansiering av infrastruktur. Av 7 kap. 5 § följer att investeringar i transportinfrastruktur ska finansieras med anslag på statens budget. Av 7 kap. 6 § följer dock att övriga bestämmelser i 7 kap. (dvs. även 5 §) inte gäller om riksdagen för en viss myndighet, ett visst lån eller en viss anskaffning beslutar om någon annan finansiering. Med stöd av denna bestämmelse kan infrastruktur finansieras på annat sätt än direkt med anslag på statens budget. I syfte att på ett tydligare sätt än hittills få riksdagens godkännande för medfinansiering av transportinfrastruktur genom bidrag avser regeringen att varje år i budgetpropositionen lämna förslag och information till riksdagen om planerad medfinansiering. Förslagen kommer i första hand ta sikte på de byggstarter som är planerade de närmast följande tre åren.

I propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) anför regeringen att diskussioner och förhandlingar med potentiella medfinansierare om tillägg eller andra förändringar i förhållande till helstatligt finansierade grundutföranden kan föras även efter det att planen för 2014–2025 är fastställd. Förhandlingar om tillägg eller andra förändringar kan t.ex. gälla en alternativ sträckning för bättre koordinering med kommunal planering, överdäckning eller anläggningar för gående och cyklisterna. Förhandlingarna kan då ta sikte på de två kommande besluten om åtgärder som ska byggstartas år 4–6 respektive år 1–3. För åtgärder som planeras för byggstart år 4–6 bör eventuella alternativa finansieringslösningar vara helt utredda.

I det ligger att analyser av de effekter den föreslagna finansieringslösningen för med sig ska redovisas i Trafikverkets underlag. Av det följer även att eventuella åtaganden från medfinansierare bör vara färdigutredda i och med att Trafikverket lämnar förslag till regeringen att ett projekt ska bli föremål för regeringens beslut avseende år 4–6. Det bör dock göras tydligt att överenskommelser i det här skedet i regel ska betraktas som preliminära.

Som framgår i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) är det regeringens uppfattning att staten som huvudregel inte bör göra åtaganden gentemot medfinansierare att genomföra specifika åtgärder. Eventuella löften från staten att genomföra specificerade åtgärder bör i första hand vara politiska. Det kan således vara tydligt att det föreligger en politisk bindning från statens sida att genomföra projekt på det sätt som framgår av medfinansieringsavtal eller andra uppgörelser även om det inte föreligger någon avtalsmässig bindning om ekonomiskt åtagande för statens del.

Utgångspunkten för framtida medfinansieringsavtal bör i stället vara att en kommun eller annan medfinansiär förbinder sig att lämna bidrag till staten så snart staten genomför givna insatser. Exempel på sådana insatser kan vara att ingå avtal med entreprenörer och att byggstarta eller färdigställa ett projekt.

I vilken mån staten ska göra ekonomiska åtaganden gentemot en medfinansiär bör dock ytterst vara en förhandlingsfråga som avgörs från fall till fall. I de fall staten gör ekonomiska utfästelser i medfinansieringsavtal bör åtagandena (om de innebär framtida utgifter) ingå i ramen för beställningsbemyndigande från riksdagen. De åtaganden enligt medfinansieringsavtal som Trafikverket planerar att ingå under 2014 ska ingå i de förslag till beställningsbemyndiganden som riksdagen tar ställning till med anledning av budgetpropositionen för 2014. Särskilt utrymme för medfinansiering i ramen för beställningsbemyndigande blir bara aktuellt om åtagandena att genomföra en specifik åtgärd görs ett tidigare år än det år då staten gör motsvarande ekonomiska åtaganden gentemot berörda entreprenörer. Ekonomiska sanktioner som är riktade mot staten bör så långt det är möjligt undvikas.

Det kan finnas fall där det kan vara motiverat att staten inte bara binder sig i avtal utan även att det sker med en längre framförhållning än tre år. Det kan t.ex. gälla om medfinansieringen syftar till att åstadkomma en annan sträckning än det statliga grundutförandet och om den fysiska planeringen behöver genomföras och avslutas med längre framförhållning än tre år. För att staten ska vara säker på att ha finansiering kan det finnas skäl att binda medfinansiären vid planerade ekonomiska åtaganden redan flera år innan en åtgärd får klartecken för byggstart i regeringens beslut om åtgärder år 1–3. Det finns i och för sig inget som hindrar att en kommun ensidigt ingår ett åtagande att lämna bidrag till byggande av ett infrastrukturprojekt fler än tre år i förväg. Dock kan det hävdas vara rimligt att staten i sådana fall förbinder sig att genomföra projektet. I dessa fall bör således åtagandet, som innebär framtida utgifter, ingå i ramen för beställningsbemyndigande från riksdagen det aktuella året, dessutom bör riksdagen beredas möjlighet att ta ställning till finansieringen, dvs. den framtida inkomsten, vid samma tillfälle. I dessa fall ska Trafikverket i stället redovisa underlag och förslag i enlighet med vad som anges i *bilaga 3*.

Trängselskatt (anslag)

#### *Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska ange vilka projekt verket bedömer ska finansieras direkt med trängselskatteanslag.

*Bakgrund*

I den utsträckning anslagsmedel som härrör från inkomster från trängselskatt används för direkt finansiering av en investering handlar det inte om alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen, jfr avsnittet om medfinansiering genom bidrag. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering med lån som återbetalas med trängselskatt.

Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

*Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, ange vilka åtgärder som verket bedömer ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret som återbetalas med trängselskatt.

*Bakgrund*

I den utsträckning åtgärder med trängselskattefinansiering i ett första skede finansieras med lån i Riksgäldskontoret är det att betrakta som alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen, jfr avsnittet om medfinansiering genom bidrag. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag. För överenskommelser som omfattar finansiering från trängselskatteinkomster gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag (se ovan). Överenskommelser mellan staten och andra parter om den konkreta utformningen av trängselskatt är dock mindre lämpliga. Detta inte minst eftersom trängselskattens struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk och rådande trafikförhållanden.

Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgifter

*Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, ange vilka projekt med avgiftsfinansiering som verket bedömer ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret.
- Jfr bilaga 2, s. 7 överst.

*Bakgrund*

För överenskommelser som omfattar finansiering med inkomster från brukaravgifter gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag (se ovan). Överenskommelser mellan staten och andra parter om den konkreta utformningen av brukaravgifter är dock mindre lämpliga. Detta inte minst eftersom avgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk och rådande trafikförhållanden.



## 5. Förordningsändringar

Regeringen avser med anledning av propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) bereda ändringar av de förordningar som reglerar planeringen. De förordningar som berörs är följande.

- Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.
- Förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.
- Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Förordningen (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser.

## 6. Regeringens granskning

Regeringen kommer att med beaktande av remissyttrandena att analysera Trafikverkets förslag till åtgärder utifrån:

- regeringens tidigare ställningstaganden inklusive ovan beskrivna propositioner samt riksdagens behandling av och ställningstaganden till dessa,
- samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer,
- uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen,
- samhällsekonomisk effektivitet, samt
- den samlade effektbedömningen.

Regeringen kommer därefter att fatta beslut om innehållet i den nationella planen.

## Bilaga 2 Uppdrag till Trafikverket om byggstartar år 4–6

### 1. Förslag på byggstartar och information om aktuellt planeringsläge år 2017–2019

#### *Trafikverkets uppdrag*

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som ska förberedas för byggstart 2017–2019. Förslaget ska omfatta åtgärder där förberedelser gällande projektering och kostnadsberäkningar är långt gångna och eventuella finansieringslösningar är helt utredda. Åtgärderna ska med stor sannolikhet kunna genomföras till de utgifter och på de sätt Trafikverket anger i sitt underlag. Trafikverket ska särskilt motivera sina förslag gällande åtgärder som man i grundutförande bedömer ska finansieras med medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag. Trafikverket ska även ange vilka av objekten som myndigheten anser att regeringen bör tillåtlighetspröva enligt 17 kap. miljöbalken.

Förslaget ska omfatta namngivna åtgärder som ingår i förslaget till nationell plan för 2014–2025 (enligt direktiven i *bilaga 1*). Det innebär exempelvis att åtgärder som avser drift och underhåll och trimning inte bör ingå i förslaget. Trafikverket ska även ange vilka ytterligare åtgärder verket avser att föreslå inför regeringens beslut om åtgärder som ska förberedas för byggstart 2018–2020. Även dessa ska ingå i förslaget till nationell plan.

I urvalet av åtgärder ska följande kriterier tillämpas och Trafikverket ska redogöra för vilka bedömningar och avvägningar man gör i förhållande till kriterierna.

- Uppfyllelse av de transportpolitiska målen.
- Beräknade utgifter i förhållande till ekonomiskt utrymme (enligt avsnitt 2).
- Status för den fysiska planeringen.

### *Bakgrund*

Regeringens bedömning är att det bör skapas bättre möjligheter till insyn och tydlighet gällande aktuellt planeringsläge än vad som idag är fallet. Som framgår av propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) anser regeringen att ett lämpligt sätt att åstadkomma en sådan förändring är att ge Trafikverket i uppdrag att årligen redovisa till regeringen hur arbetet med pågående och planerade projekt fortskrider. En sådan redovisning bör omfatta relevant information gällande hur den fysiska planeringen utvecklas, beräknade kostnader i förhållande till plankostnad och ekonomiskt utrymme samt uppdaterade beräkningar av projektens samhällsekonomiska lönsamhet.

Med Trafikverkets årliga underlag och förslag som utgångspunkt kommer regeringen en gång per år fatta ett beslut om vilka åtgärder som ska förberedas för byggstart i ett perspektiv på fyra till sex år fram i tiden. Beslutet kommer att avse åtgärder där förberedelser gällande projektering och kostnadsberäkningar är långt gångna och eventuella finansieringslösningar är helt utredda. Tanken är att beslutet ska avse sådana åtgärder som med stor sannolikhet kommer att kunna genomföras till de kostnader och på de sätt Trafikverket anger i sitt underlag. Dock bör åtgärder tillåtas ingå i denna kategori även om inte alla förutsättningar är helt klarlagda och utredda.

Som framgår av propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) kommer den obligatoriska tillåtlighetsprövningen av vägar och järnvägar som omfattas av vissa kriterier i 17 kap. miljöbalken att avskaffas från och med den 1 januari 2013. I stället ska regeringen avgöra vilka projekt som ska prövas. Den nya ordningen förutsätter att Trafikverket under planeringsprocessen och i samråd med andra berörda myndigheter självt tar ansvar för att bedöma om projekt bör prövas av regeringen. Trafikverket ska därför i anslutning till att verket lämnar förslag till vilka åtgärder som bör förberedas för genomförande år 4–6, också föreslå vilka projekt som verket anser att regeringen bör tillåtlighetspröva enligt 17 kap. miljöbalken.

Det första beslutet enligt det nya planeringssystemet om åtgärder som ska förberedas för byggstart om mellan fyra till sex år kommer att fattas vid samma tillfälle som beslutet om fastställelse av den nationella planen för 2014–2025. Detta kommer sannolikt inte att ske i december 2013 såsom det nya planeringssystemet stipulerar utan troligen en bit in i 2014. Trafikverket ska lämna nästkommande förslag på åtgärder som ska förberedas för byggstart, dvs. avseende 2018–2020, i mars 2014. Förslaget kan därmed mycket väl komma att lämnas innan regeringens beslut om fastställelse av den nationella planen för 2014–2025 och regeringens beslut om åtgärder som ska förberedas för byggstart 2017–2019. I syfte att bidra till tydlighet gällande vilka åtgärder som ska byggstartas enligt de två första besluten i det nya systemet bör

Trafikverket i samband med sitt förslag på åtgärder som ska förberedas för byggstart 2017–2019 även preliminärt ange vilka åtgärder man därutöver avser att föreslå inför regeringens beslut avseende 2018–2020.

## 2. Finansiering av byggstart som ska förberedas för byggstart 2017–2019

För varje projekt som föreslås förberedas för byggstart 2017–2019 (enligt avsnitt 2) ska Trafikverket ange beräknade utgifter och förslag på hur utgifterna ska fördelas på följande finansieringskällor (se a–e nedan). Uppgifter ska lämnas för varje år respektive projekt beräknas pågå. Det bör observeras att förskottering endast blir aktuell i samband med beslut om byggstart 2014–2016.

- a) Anslag (exkl. trängselskatt och TEN).
- b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag.
- c) Trängselskatt (anslag).
- d) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt.
- e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgifter.

I det följande beskrivs vilka förutsättningar och villkor som gäller för respektive finansieringsform samt vilka underlag Trafikverket ska lämna.

Anslag

### *Trafikverkets uppdrag*

För projekt som Trafikverket föreslår ska förberedas för byggstart 2017–2019 gäller att utgifterna som ska belasta anslag ska (tillsammans med redan pågående projekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag) rymmas inom den totala ekonomiska ramen 72 959 miljoner kronor för perioden 2017–2019, prisnivå år 2013 (uppräkningskommer att ske med pris- och löneuppräknings, PLO).

Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag

### *Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska ange vilka åtgärder man bedömer är lämpliga för medfinansiering genom bidrag.
- För varje åtgärd Trafikverket bedömer ska medfinansieras genom bidrag ska Trafikverket ange beräknade bidragsfinansierade utgifter fördelat på grundutföranden och tilläggsåtgärder.
- Trafikverket ska, efter samråd med berörda aktörer, beskriva vilka nyttor Trafikverket bedömer att de medfinansierande parterna har av de investeringar eller investeringsdelar medfinansieringen avser samt redovisa sina överväganden i förhållande till de

riktlinjer och utgångspunkter för medfinansiering som anges i avsnitt 3 i *bilaga 1*.

### *Bakgrund*

I 7 kap. budgetlagen (2011:203) finns bestämmelser om finansiering av infrastruktur. Av 7 kap. 5 § följer att investeringar i transportinfrastruktur ska finansieras med anslag på statens budget. Av 7 kap. 6 § följer dock att övriga bestämmelser i 7 kap. (dvs. även 5 §) inte gäller om riksdagen för en viss myndighet, ett visst lån eller en viss anskaffning beslutar om någon annan finansiering. Med stöd av denna bestämmelse kan infrastruktur finansieras på annat sätt än direkt med anslag på statens budget. I syfte att på ett tydligare sätt än hittills få riksdagens godkännande för medfinansiering av transportinfrastruktur genom bidrag avser regeringen att varje år i budgetpropositionen lämna förslag och information till riksdagen om planerad medfinansiering. Förslagen kommer i första hand ta sikte på de byggstarter som är planerade de närmast följande tre åren.

I propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) anför regeringen att diskussioner och förhandlingar med potentiella medfinansierare om tillägg eller andra förändringar i förhållande till helstatligt finansierade grundutföranden kan föras även efter det att planen för 2014–2025 är fastställd. Förhandlingar om tillägg eller andra förändringar kan t.ex. gälla en alternativ sträckning för bättre koordinering med kommunal planering, överdäckning eller anläggningar för gående och cyklisterna. Förhandlingarna kan då ta sikte på de två kommande besluten om åtgärder som ska byggstartas år 4–6 respektive år 1–3. För åtgärder som planeras för byggstart år 4–6 bör eventuella alternativa finansieringslösningar vara helt utredda.

I det ligger att analyser av de effekter den föreslagna finansieringslösningen för med sig ska redovisas i Trafikverkets underlag. Av det följer även att eventuella åtaganden från medfinansierare bör vara färdigutredda i och med att Trafikverket lämnar förslag till regeringen att ett projekt ska bli föremål för regeringens beslut avseende år 4–6. Det bör dock göras tydligt att överenskommelser i det här skedet i regel ska betraktas som preliminära.

Som framgår i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) är det regeringens uppfattning att staten som huvudregel inte bör göra åtaganden gentemot medfinansierare att genomföra specifika åtgärder. Eventuella löften från staten att genomföra specificerade åtgärder bör i första hand vara politiska. Det kan således vara tydligt att det föreligger en politisk bindning från statens sida att genomföra projekt på det sätt som framgår av medfinansieringsavtal eller andra uppgörelser även om det inte föreligger någon avtalsmässig bindning om ekonomiskt åtagande för statens del.

Utgångspunkten för framtida medfinansieringsavtal bör i stället vara att en kommun eller annan medfinansiär förbinder sig att lämna bidrag till staten så snart staten genomför givna insatser. Exempel på sådana insatser kan vara att ingå avtal med entreprenörer och att byggstarta eller färdigställa ett projekt.

I vilken mån staten ska göra ekonomiska åtaganden gentemot en medfinansiär bör dock ytterst vara en förhandlingsfråga som avgörs från fall till fall. I de fall staten gör ekonomiska utfästelser i medfinansieringsavtal ska åtagandena (som innebär framtida utgifter) ingå i ramen för beställningsbemyndigande från riksdagen. De åtaganden enligt medfinansieringsavtal som Trafikverket planerar att ingå under 2014 ska ingå i de förslag till beställningsbemyndiganden som riksdagen tar ställning till med anledning av budgetpropositionen för 2014. Särskilt utrymme för medfinansiering i ramen för beställningsbemyndigande blir bara aktuellt om åtagandena att genomföra en specifik åtgärd görs ett tidigare år än det år då staten gör motsvarande ekonomiska åtaganden gentemot berörda entreprenörer. Ekonomiska sanktioner som är riktade mot staten bör så långt det är möjligt undvikas.

Det kan finnas fall där det kan vara motiverat inte bara att staten binder sig i avtal utan även att det sker med en längre framförhållning än tre år. Det kan t.ex. gälla om medfinansieringen syftar till att åstadkomma en annan sträckning än det statliga grundutförandet och där den fysiska planeringen behöver genomföras och avslutas med längre framförhållning än tre år. För att staten ska vara säker på att ha finansiering kan det finnas skäl att binda medfinansiären vid planerade ekonomiska åtaganden redan flera år innan en åtgärd får klartecken för byggstart i regeringens beslut om åtgärder år 1–3. Det finns i och för sig inget som hindrar att en kommun ensidigt ingår ett åtagande att lämna bidrag till byggande av ett infrastrukturprojekt fler än tre år i förväg. Dock kan det hävdas vara rimligt att staten i sådana fall förbinder sig att genomföra projektet. I dessa fall bör således åtagandet, som innebär framtida utgifter, ingå i ramen för beställningsbemyndigande från riksdagen det aktuella året, dessutom bör riksdagen beredas möjlighet att ta ställning till finansieringen, dvs. den framtida inkomsten, vid samma tillfälle. I dessa fall ska Trafikverket i stället redovisa underlag och förslag i enlighet med vad som anges i *bilaga 3*.

Trängselskatt (anslag)

#### *Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska ange vilka projekt man bedömer är lämpliga att finansieradirekt med trängselskatteanslag.

*Bakgrund*

I den utsträckning anslagsmedel som härrör från inkomster från trängselskatt används för direkt finansiering av en investering handlar det inte om alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen, jfr avsnittet om medfinansiering genom bidrag. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering med lån som återbetalas med trängselskatt.

Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

*Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen tidigare har godkänt, ange vilka åtgärder med trängselskattefinansiering som verket bedömer är lämpliga finansiera med lån i Riksgäldskontoret.

*Bakgrund*

I den utsträckning åtgärder med trängselskattefinansiering i ett första skede finansieras med lån i Riksgäldskontoret är det att betrakta som alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen, jfr avsnittet om medfinansiering genom bidrag. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag. För överenskommelser som omfattar finansiering från trängselskatteinkomster gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag (se ovan). Överenskommelser mellan staten och andra parter om den konkreta utformningen av trängselskatt är dock mindre lämpliga. Detta inte minst eftersom trängselskattens struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk och rådande trafikförhållanden.

Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgifter

*Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, ange vilka projekt med avgiftsfinansiering som verket bedömer är lämpliga att finansiera med lån i Riksgäldskontoret.
- Trafikverket ska redovisa hur finansiering med brukaravgifter kan förväntas påverka den samhällsekonomiska lönsamheten av aktuella åtgärder.

*Bakgrund*

För överenskommelser som omfattar finansiering med inkomster från brukaravgifter gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag (se ovan). Överenskommelser mellan staten och andra parter om den konkreta utformningen av brukaravgifter är dock mindre lämpliga. Detta inte minst eftersom avgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk och rådande trafikförhållanden.

### Bilaga 3 Uppdrag till Trafikverket om förslag på byggstarter år 1–3

#### **1. Förslag på byggstarter och information om aktuellt planeringsläge år 2014–2016**

##### *Trafikverkets uppdrag*

Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som ska få byggstartas 2014–2016. Förslaget ska omfatta åtgärder där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och där det i princip inte råder några osäkerheter kring att projekten i fråga kan påbörjas och genomföras på det sätt och till de utgifter som Trafikverket anger. Den fysiska planeringen bör vara så långt gånget att väg- eller järnvägsplan vunnit laga kraft för de åtgärder som föreslås. Trafikverket ska särskilt motivera sina förslag till byggstarter som i grundutförande föreslås finansieras med medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag.

Förslaget ska omfatta namngivna åtgärder som ingår i förslaget till nationell plan för 2014–2025 (enligt direktiven i *bilaga 1*). Det innebär exempelvis att åtgärder som avser drift och underhåll och trimning inte ska ingå i förslaget. Trafikverket ska även ange vilka nya åtgärder verket avser att föreslå inför regeringens beslut om byggstarter 2015–2017. Även dessa ska ingå i förslaget till nationell plan.

I urvalet av åtgärder ska följande kriterier tillämpas och Trafikverket ska redogöra för vilka bedömningar och avvägningar man gör i förhållande till kriterierna.

- Uppfyllelse av de transportpolitiska målen.
- Beräknade utgifter i förhållande till ekonomiskt utrymme (enligt avsnitt 2).
- Status för den fysiska planeringen.

##### *Bakgrund*

Regeringens bedömning är att det bör skapas bättre möjligheter till insyn och tydlighet gällande aktuellt planeringsläge än vad som är fallet i dag.



Som framgår av propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) anser regeringen att ett lämpligt sätt att åstadkomma en sådan förändring är att ge Trafikverket i uppdrag att årligen redovisa till regeringen hur arbetet med pågående och planerade projekt fortskrider. En sådan redovisning bör omfatta relevant information gällande hur den fysiska planeringen utvecklas, beräknade utgifter i förhållande till den nationella planen och ekonomiskt utrymme samt uppdaterade beräkningar av projektens samhällsekonomiska lönsamhet.

Med Trafikverkets årliga underlag och förslag som utgångspunkt kommer regeringen en gång per år fatta beslut gällande vilka åtgärder som ska byggstartas de närmast följande tre åren. Beslutet kommer att omfatta åtgärder där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och där det i princip inte råder några osäkerheter kring att åtgärderna i fråga kan påbörjas och genomföras på det sätt och till de kostnader som Trafikverket anger i sitt underlag till beslut.

Det första beslutet enligt det nya planeringssystemet om åtgärder som får byggstarta de kommande tre åren kommer att fattas vid samma tillfälle som beslutet om fastställelse av den nationella planen för 2014–2025. Detta kommer sannolikt inte att ske i december 2013 såsom det nya planeringssystemet stipulerar utan troligen en bit in i 2014. Trafikverket ska lämna nästkommande förslag på byggstartar, dvs. avseende perioden 2015–2017, i mars 2014. Förslaget kan därmed komma att lämnas innan regeringens beslut om fastställelse av den nationella planen för 2014–2025 och regeringens beslut om åtgärder som får byggstarta 2014–2016. I syfte att bidra till tydlighet gällande vilka åtgärder som ska få byggstartas enligt de två första besluten i det nya systemet bör Trafikverket i samband med sitt förslag på byggstartar 2014–2016 även preliminärt ange vilka åtgärder man därutöver avser att föreslå inför regeringens beslut om byggstartar 2015–2017.

## **2. Finansiering av föreslagna byggstartar 2014–2016**

### *Trafikverkets uppdrag*

För varje projekt som föreslås få byggstarta 2014–2016 (enligt avsnitt 1) ska Trafikverket ange beräknade utgifter och förslag på hur utgifterna ska fördelas på följande finansieringskällor (se a–f nedan). Uppgifter ska lämnas för varje år respektive projekt beräknas pågå.

- a) Anslag (exkl. trängselskatt och TEN).
- b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag.
- c) Förskottering.
- d) Trängselskatt (anslag).
- e) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt.

f) Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgifter.

I det följande beskrivs vilka förutsättningar och villkor som gäller för respektive finansieringsform samt vilka underlag Trafikverket ska lämna.

Anslag (exkl. trängselskatt och TEN)

#### *Trafikverkets uppdrag*

- Utgifter som ska belasta anslag ska (tillsammans med redan pågående projekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag) rymmas i följande ekonomiska ramar:

**Tabell 2.1: Ekonomiska ramar för byggstarter 2014–2016**

Tusental kronor

|  | 2014       | 2015       | 2016       |
|--|------------|------------|------------|
| Investeringar i nationell plan (löpande priser med uppräknig enligt PLO) | 19 505 092 | 22 178 081 | 24 115 137 |
| Investeringar i nationell plan (2013 års priser)                         | 19 289 188 | 21 662 047 | 23 220 609 |

#### *Bakgrund*

Regeringen har i budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1, utg.omr. 22) informerat riksdagen om vilka anslagsnivåer som är beräknade för åren 2014–2016 i löpande priser med uppräknig enligt pris- och löneuppräknig (PLO). De angivna ramarna i tabell 2.1 är i överensstämmelse med denna information.

Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag

#### *Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska föreslå en ekonomisk ram för de utgifter som ska finansieras med medfinansiering genom bidrag.<sup>1</sup>
- Trafikverket ska föreslå vilka åtgärder som ska medfinansieras genom bidrag.
- För varje åtgärd Trafikverket föreslår ska medfinansieras genom bidrag ska Trafikverket ange beräknade bidragsfinansierade utgifter fördelat på grundutföranden och tilläggsåtgärder.

<sup>1</sup> Ramen ska innefatta hela utgiften för respektive åtgärd, dvs. även planerade utgifter efter 2016.

- Trafikverket ska, efter samråd med berörda aktörer, beskriva vilka nyttor Trafikverket bedömer att de medfinansierande parterna har av de investeringar eller investeringsdelar medfinansieringen avser samt redovisa sina överväganden i förhållande till de riktlinjer och utgångspunkter för medfinansiering som anges i avsnitt 3 i *bilaga 1*.
- De eventuella ekonomiska åtaganden som Trafikverket avser att göra för statens vidkommande ska rymmas inom de beställningsbemyndiganden som Trafikverket föreslår för 2014.

### *Bakgrund*

I 7 kap. budgetlagen (2011:203) finns bestämmelser om finansiering av infrastruktur. Av 7 kap. 5 § följer att investeringar i transportinfrastruktur ska finansieras med anslag på statens budget. Av 7 kap. 6 § följer dock att övriga bestämmelser i 7 kap. (dvs. även 5 §) inte gäller om riksdagen för en viss myndighet, ett visst lån eller en viss anskaffning beslutar om någon annan finansiering. Med stöd av denna bestämmelse kan infrastruktur finansieras på annat sätt än direkt med anslag på statens budget. I syfte att på ett tydligare sätt än hittills få riksdagens godkännande för medfinansiering av transportinfrastruktur genom bidrag avser regeringen att varje år i budgetpropositionen lämna förslag och information till riksdagen om planerad medfinansiering. Förslagen kommer i första hand ta sikte på de byggstarter som är planerade de närmast följande tre åren.

I propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) anför regeringen att diskussioner och förhandlingar med potentiella medfinansierare om tillägg eller andra förändringar i förhållande till helstatligt finansierade grundutföranden kan föras även efter det att planen för 2014–2025 är fastställd. Förhandlingar om tillägg eller andra förändringar kan t.ex. gälla en alternativ sträckning för bättre koordinering med kommunal planering, överdäckning eller anläggningar för gående och cyklister. Förhandlingarna kan då ta sikte på de två kommande besluten om åtgärder som ska byggstartas år 4–6 respektive år 1–3. För åtgärder som planeras för byggstart år 4–6 bör eventuella alternativa finansieringslösningar vara helt utredda.

I det ligger att analyser av de effekter den föreslagna finansieringslösningen för med sig ska redovisas i Trafikverkets underlag. Av det följer även att eventuella åtaganden från medfinansierare bör vara färdigutredda i och med att Trafikverket lämnar förslag till regeringen att ett projekt ska bli föremål för regeringens beslut avseende år 4–6. Det bör dock göras tydligt att överenskommelser i det här skedet i regel ska betraktas som preliminära.

Som framgår i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) är det regeringens uppfattning att

staten som huvudregel inte bör göra åtaganden gentemot medfinansierare att genomföra specifika åtgärder. Eventuella löften från staten att genomföra specificerade åtgärder bör i första hand vara politiska. Det kan således vara tydligt att det föreligger en politisk bindning från statens sida att genomföra projekt på det sätt som framgår av medfinansieringsavtal eller andra uppgörelser även om det inte föreligger någon avtalsmässig bindning om ekonomiskt åtagande för statens del. Utgångspunkten för framtida medfinansieringsavtal bör i stället vara att en kommun eller annan medfinansierare förbinder sig att lämna bidrag till staten så snart staten genomför givna insatser. Exempel på sådana insatser kan vara att ingå avtal med entreprenörer och att byggstarta eller färdigställa ett projekt.

I vilken mån staten ska göra ekonomiska åtaganden gentemot en medfinansierare bör dock ytterst vara en förhandlingsfråga som avgörs från fall till fall. I de fall staten gör ekonomiska utfästelser i medfinansieringsavtal bör åtagandena (som innebär framtida utgifter) ingå i ramen för beställningsbemyndigande från riksdagen. De åtaganden enligt medfinansieringsavtal som Trafikverket planerar att ingå under 2014 ska ingå i de förslag till beställningsbemyndiganden som riksdagen tar ställning till med anledning av budgetpropositionen för 2014. Särskilt utrymme för medfinansiering i ramen för beställningsbemyndigande blir bara aktuellt om åtagandena att genomföra en specifik åtgärd görs ett tidigare år än det år då staten gör motsvarande ekonomiska åtaganden gentemot berörda entreprenörer. Ekonomiska sanktioner som är riktade mot staten bör så långt det är möjligt undvikas.

Det kan finnas fall där det kan vara motiverat inte bara att staten binder sig i avtal utan även att det sker med en längre framförhållning än tre år. Det kan t.ex. gälla om medfinansieringen syftar till att åstadkomma en annan sträckning än det statliga grundutförandet och där den fysiska planeringen behöver genomföras och avslutas med längre framförhållning än tre år. För att staten ska vara säker på att ha finansiering kan det finnas skäl att binda medfinansieraren vid planerade ekonomiska åtaganden redan flera år innan en åtgärd får klartecken för byggstart i regeringens beslut om åtgärder år 1–3. Det finns i och för sig inget som hindrar att en kommun ensidigt ingår ett åtagande att lämna bidrag till byggande av ett infrastrukturprojekt fler än tre år i förväg. Dock kan det hävdas vara rimligt att staten i sådana fall förbinder sig att genomföra projektet. I dessa fall bör således åtagandet, som innebär framtida utgifter, ingå i ramen för beställningsbemyndigande från riksdagen det aktuella året, dessutom bör riksdagen beredas möjlighet att ta ställning till finansieringen, dvs. den framtida inkomsten, vid samma tillfälle. I dessa fall ska Trafikverket i stället redovisa underlag och förslag i enlighet med vad som anges i denna bilaga.

## Förskottering

### *Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska föreslå en ekonomisk ram för de totala utgifterna för de projekt som ska finansieras genom förskottering.<sup>2</sup>
- Trafikverket ska föreslå vilka projekt som ska finansieras genom förskottering.
- De ekonomiska åtaganden som Trafikverket avser att göra för statens vidkommande ska rymmas inom debeställningsbemyndiganden som Trafikverket föreslår för 2014.
- De åtgärder Trafikverket föreslår ska förskottas ska vara finansierade med anslag i Trafikverkets förslag till byggstarter antingen 2014–2016 eller 2017–2019.

Ytterligare riktlinjer för hanteringen av förskotteringar kan anges i Trafikverkets regleringsbrev.

### *Bakgrund*

I 7 kap. budgetlagen finns bestämmelser om finansiering av infrastruktur. Av 7 kap. 5 § följer att investeringar i transportinfrastruktur ska finansieras med anslag på statens budget. Av 7 kap. 6 § följer dock att övriga bestämmelser i 7 kap. (dvs. även 5 §) inte gäller om riksdagen för en viss myndighet, ett visst lån eller en viss anskaffning beslutar om någon annan finansiering. Med stöd av denna bestämmelse kan infrastruktur finansieras på annat sätt än direkt med anslag på statens budget. I syfte att på ett tydligare sätt än hittills få riksdagens godkännande för förskottering av transportinfrastruktur avser regeringen att i samband med den årliga budgetprocessen lämna förslag om eventuell ny förskottering de kommande tre åren.

Som framgår av regeringens proposition Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) avser regeringen i fortsättningen att tillämpa följande ordning när det gäller förskottering. I det nya planeringssystemet ska projekt för att få förskottas åtminstone höra till de projekt som enligt regeringens beslut planeras för byggstart år 4–6. Först därefter bör Trafikverket kunna föreslå en förskottering och ett sådant förslag bör då förutsätta att Trafikverket också föreslår att projektet ska ingå i regeringens nästkommande beslut avseende år 1–3. Regeringens beslut om förskottering tas då, som tidigast, samtidigt som beslutet att ett aktuellt projekt får byggstartas de kommande tre åren. Inför beslutet om byggstarter 2014–2016 krävs inget tidigare beslut för att åtgärder ska få förskottas, dock krävs att det finns anslagsmedel avsatta för byggstarter av aktuella projekt 2015–2019.

---

<sup>2</sup> Ramen ska innefatta hela utgiften för respektive projekt, dvs. även planerade utgifter efter 2016.

Åtaganden att för staten återbetala de medel som förskottteras ska, liksom tidigare, rymmas inom begärda beställningsbemyndiganden.

Trängselskatt (anslag)

*Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska föreslå vilka projekt som ska finansieras direkt med trängselskatteanslag.

*Bakgrund*

I den utsträckning anslagsmedel som härrör från inkomster från trängselskatt används för direkt finansiering av en investering handlar det inte om alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering med lån som återbetalas med trängselskatt.

Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

*Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, föreslå en ekonomisk ram för de utgifter som ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret och som ska återbetalas med inkomster från trängselskatt.<sup>3</sup>
- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, föreslå vilka åtgärder med trängselskattfinansiering som ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret.
- Trafikverket ska redovisa finansiella kalkyler för de föreslagna projekten

*Bakgrund*

I den utsträckning åtgärder med trängselskattfinansiering i ett första skede finansieras med lån i Riksgäldskontoret är det att betrakta som alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen, jfr avsnittet om medfinansiering genom bidrag. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag.

För överenskommelser som omfattar finansiering från trängselskatteinkomster gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag (se ovan). Överenskommelser mellan staten och andra parter om den konkreta utformningen av trängselskatt är dock mindre lämpliga. Detta inte minst eftersom trängselskattens

---

<sup>3</sup> Ramen ska innefatta hela utgiften för respektive projekt, dvs. även planerade utgifter efter 2016.

struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk och rådande trafikförhållanden.

Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med brukaravgifter

#### *Trafikverkets uppdrag*

- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, föreslå en ekonomisk ram för de utgifter som ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret och som ska återbetalas med inkomster från brukaravgifter.<sup>4</sup>
- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, föreslå vilka projekt med brukaravgiftsfinansiering som ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret.
- Trafikverket ska redovisa finansiella kalkyler för de föreslagna projekten.
- Trafikverket ska redovisa hur finansiering med brukaravgifter kan förväntas påverka den samhällsekonomiska lönsamheten av aktuella åtgärder.

#### *Bakgrund*

För överenskommelser som omfattar finansiering med inkomster från brukaravgifter gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag (se ovan). Överenskommelser mellan staten och andra parter om den konkreta utformningen av brukaravgifter är dock mindre lämpliga. Detta inte minst eftersom avgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk och rådande trafikförhållanden.

---

<sup>4</sup> Ramen ska innefatta hela utgiften för respektive projekt, dvs. även planerade utgifter efter 2016.

Näringsdepartementet

2012-12-20

#### **Bilaga 4 Uppdrag till länsplaneupprättare att delta i nationell planering och upprätta länsplaner för perioden 2014–2025**

---

##### **Allmänna förutsättningar**

Viktiga utgångspunkter inför den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet utgörs av regeringens och riksdagens ställningstaganden vad avser propositionerna Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93) samt regeringens beslut den 29 mars 2010 om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för de trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 (dnr N2009/6374/TE och N2008/8869/TE [delvis]).

Åtgärdsplaneringen är ett viktigt instrument för att nå det övergripande målet för transportpolitiken med de tillhörande jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande målet ska säkerställa en samhällsekonomiskt 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. Nuvarande transportpolitiska principer och fyrstegsprincipen ska även fortsättningsvis vara vägledande.

Regeringen har med ovan nämnda ställningstaganden som utgångspunkt lämnat förslag till riksdagen vad avser en utvecklad inriktning för drift, underhåll och utveckling av transportinfrastrukturen i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25). Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens inriktning (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Vidare har regeringen i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118) beskrivit en modell för hur de ekonomiska delarna av



planeringssystemet kan knytas fastare till den statliga budgetprocessen. Riksdagen har fattat beslut med anledning av propositionen (bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257).

### **Åtgärdsplaneringen**

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med den ekonomiska planeringsram och inriktning för den fortsatta planeringen av hur transportsystemet ska bevaras, underhållas och utvecklas som regeringen presenterade i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Efter riksdagens beslut följer åtgärdsplaneringen där Trafikverket och planeringsorganen på länsnivå upprättar förslag till hur de ekonomiska ramarna ska disponeras under perioden 2014–2025. Sammantaget utgör regeringens övergripande politik och ställningstaganden i föreliggande propositioner och beslut, liksom Riksdagens behandling av dessa, de allmänna förutsättningarna och utgångspunkterna för den fortsatta åtgärdsplaneringen. Detta ska Trafikverket särskilt beakta vid val och prioritering av åtgärder under arbetet med åtgärdsplaneringen.

Transportsystemet och tillhörande infrastruktur behöver dock anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Regeringen anser att användningen av befintligt transportsystem bör optimeras före nybyggnation, det vill säga att med utgångspunkt i befintlig infrastruktur hitta den mest effektiva metoden för att få ut mesta möjliga kapacitet och kvalitet. Inriktningen för åtgärdsplaneringen 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. Åtgärden ska inriktas mot de viktigaste stråken för att stärka sträckor som är betydelsefulla för hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter. Särskild uppmärksamhet kan även behöva läggas på de delar av infrastrukturen där det finns behov av anpassning till omgivningen. Det befintliga transportsystemet ska fortsätta att utvecklas och anpassas till moderna hänsynskrav avseende tillgänglighet, miljö och säkerhet. Miljöåtgärder i befintlig infrastruktur kan behöva intensifieras för att motverka de negativa effekter som uppstår till följd av infrastruktur och trafik. Dessutom kan ökad miljöhänsyn i samband med drift, underhåll och reinvesteringar bidra till förbättrade miljöförhållanden i infrastrukturen. En grundläggande tillgänglighet i hela landet måste också utvecklas.

Åtgärden som prioriteras i planeringen ska bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen genom att de bl.a. ska vara samhällsekonomiskt

effektiva, bidra till begränsad klimatpåverkan och bidra till optimal användning av transportsystemet.

Regeringen bedömer att det trafikslagsövergripande synsättet är angeläget inom transportområdet och detta kan bidra till bättre uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Ett väl fungerande transportsystem nyttjar på ett effektivt sätt alla trafikslag. Varje trafikslag ska var för sig kunna fungera väl men även kunna samverka med andra trafikslag för att hela resan eller transporten ska kunna genomföras optimalt och hållbart samt att kvinnors, mäns och barns olika resmönster beaktas. Transportalternativen måste vara attraktiva och enkla att använda för resenärer och transportköpare. I ett väl fungerande transportsystem ska också samhällets krisberedskap beaktas. Många samhällsviktiga verksamheter är beroende av fungerande transporter. Avbrott eller störningar i transportsystemet kan resultera i att det uppstår en allvarlig händelse eller en kris. För att samhället ska kunna förebygga allvarliga händelser och kriser eller om en sådan situation uppstår kunna hantera den är det viktigt att transportsystemet är robust.

Länsplaneupprättarna ska i åtgärdsplaneringen analysera den väntade utveckling av efterfrågan på resor och transporter inom de olika trafikslagen. Detta mot bakgrund av väntade förändringar i samhället, t.ex. när det gäller handelsutbyte, lokalisering av företag, arbetsplatser och bostäder, utbudspunkter för de tjänstenäringsområden som genererar persontransporter, miljökrav, behov av och tillgång till grönområden, miljövänliga resealternativ, utbud av service, omsorg och utbildning och it-lösningar för att minska resandet m.m. Länsplaneupprättarna ska också bedöma det som lämpligt utgå från de systemanalyser som genomfördes inför den föregående planeringsomgången.

Länsplaneupprättarna ska i åtgärdsplaneringen tillämpa 6 kap. miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljökonsekvenser ska därvid identifieras, beskrivas och bedömas.

Samlade effektbedömningar av föreslagna åtgärder ska genomföras.

Trafikverket ska även föra en dialog och samråda med länsplaneupprättarna avseende prioriteringen i nationell plan, inte minst avseende för länen särskilt angelägna åtgärder på stamvägnätet och det statliga järnvägsnätet, inklusive Inlandsbanan, liksom avseende prioriteringar av åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. De aktörer som har det regionala tillväxtansvaret, tillika ansvariga för länsplanerna, i respektive län har här en särskild roll. De arbetar med att samordna insatser från olika sektorer och aktörer på olika nivåer för att skapa hållbar tillväxt och utveckling, och tar fram samlade strategier för detta. Därigenom har de en god insyn i behoven hos brukarna av transportsystemet. Transportpolitikens bidrag till förbättrad

tillgänglighet är central för att skapa en hållbar tillväxt i alla delar av landet.

De regionala ramarna ska användas för utveckling av länens transportinfrastruktur. Det förutsätts att länsplaneupprättarna i sina prioriteringar också utgår från ett länsöverskridande och ett nationellt perspektiv. Trafikverket ska vara ett stöd i länsplaneupprättarnas arbete med länsplanerna genom expertkunskap, underlag, dialog och samverkan.

Trafikverket ska i inledningen av planeringsprocessen precisera hur denna dialog och samverkan med länsplaneupprättarna ska gå till.

De befintliga ekonomiska ramarna för perioden 2010–2021 tillsammans med de preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2022–2025 ska vara utgångspunkt för planeringen för respektive län. För det fall länsplaneupprättarna i samråd med Trafikverket bedömer att objekt i nuvarande plan inte hinner färdigställas före utgången av 2021, ska de medel som preliminärt anslås för perioden 2022–2025 utnyttjas för färdigställandet.

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen,
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- byggande och drift av enskilda vägar, samt
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:
  - byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
- byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
- åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
- byggande av kajanläggning för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- investeringar i fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt
- investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställts för 2004–2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet.

Transportpolitiken kan bidra till att skapa förutsättningar för en utvidgad och mer differentierad arbetsmarknad och en ökad specialisering av näringsliv, arbetskraft och utbildning. Robust infrastruktur och tillförlitliga transporter bidrar till att skapa företagande, tillväxt, livskvalitet och välfärd i hela landet. Därigenom stärks Sveriges långsiktiga konkurrenskraft. Ökningen av trafiken under lång tid har lett till att kapacitetsutnyttjandet i vissa delar av transportsystemet är mycket högt. Vidare finns en rad pågående och planerade investeringar i näringslivet runt om i landet som kan leda till krav på ökad transportkapacitet. Andra viktiga aspekter är utvecklingen av gränsöverskridande trafik och förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner. Förutsättningarna för transporter varierar i landets olika delar. Det är angeläget att finna effektiva transportlösningar för människor och företag i landets olika delar, såväl på landsbygden som i städerna.

Länsplaneupprättarna ska beakta regeringens prioriterade åtgärder som redovisas i *bilaga 1*.

En ökad användning av kollektiva färdmedel och förflyttningar till fots och med cykel är till gagn för såväl individer som näringsliv och samhället i stort. Det finns brister i infrastrukturen för cykling och regeringen ser behov av att åtgärda detta. För att åstadkomma sammanhängande och attraktiva cykelvägnät behövs aktiv planering bl.a.

genom regionala och kommunala cykelplaner. I länsplanerna för regional transportinfrastruktur finns möjlighet till satsningar på cykelåtgärder avseende nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala cykelvägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar. Det är angeläget att det i länsplanerna finns en redovisning av hur mycket medel som satsas på cykelåtgärder.

Om projekt i en länsplan finansieras på annat sätt än direkt med anslag gäller att riksdag och regering ska godkänna finansiering och eventuella ekonomiska åtaganden från statens sida, se t.ex. *bilaga 3*. Dock är det en fråga för Trafikverket och berörda länsplanupprättare att råda över med vilken framförhållning sådana godkännande ska inhämtas, det behöver med andra ord inte finnas någon koppling till det nya planeringssystemets årliga uppdateringar av den nationella planen.

### Gällande länsplaner för perioden 2010–2021

Varje enskilt läns ekonomiska ramar ska vara oförändrade för åren fram till och med 2021 i enlighet med fördelningen i regeringens tidigare beslut (dnr N2009/6374/TE och N2008/8869/TE [delvis]):

|                 |                       |
|-----------------|-----------------------|
| 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   |
| Norrbotten      | 784 miljoner kronor   |

Ramarna är uttryckta i prisnivån för 2013.

Trafikverket ska eftersträva att åtgärderna i länsplanerna ska vara genomförda senast vid utgången av 2021, se även *bilaga 1*.

## Länsplaner för perioden 2022–2025

Regeringen har bedömt att den sammantagna genomsnittliga årliga nivån för länen för planperioden 2010–2021 förlängs från 2022 fram till 2025.

Varje enskilt läns ekonomiska ramar ska vara oförändrade för åren fram till och med 2021 i enlighet med tidigare beslut.

Den preliminära ramen för länen på 11 635 miljoner kronor för perioden 2022–2025 fördelas enligt nedan, vilket motsvarar samma fördelning mellan länen som tidigare:

|                 |                       |
|-----------------|-----------------------|
| Stockholm       | 2 760 miljoner kronor |
| Uppsala         | 534 miljoner kronor   |
| Södermanland    | 322 miljoner kronor   |
| Östergötland    | 472 miljoner kronor   |
| Jönköping       | 434 miljoner kronor   |
| Kronoberg       | 238 miljoner kronor   |
| Kalmar          | 279 miljoner kronor   |
| Gotland         | 72 miljoner kronor    |
| Blekinge        | 171 miljoner kronor   |
| Skåne           | 1 418 miljoner kronor |
| Halland         | 373 miljoner kronor   |
| Västra Götaland | 2 051 miljoner kronor |
| Värmland        | 308 miljoner kronor   |
| Örebro          | 332 miljoner kronor   |
| Västmanland     | 266 miljoner kronor   |
| Dalarna         | 346 miljoner kronor   |
| Gävleborg       | 307 miljoner kronor   |
| Västernorrland  | 245 miljoner kronor   |
| Jämtland        | 168 miljoner kronor   |
| Västerbotten    | 279 miljoner kronor   |
| Norrbottn       | 261 miljoner kronor   |

Ramarna är uttryckta i prisnivån för 2013.

## Förordningsändringar

Regeringen avser med anledning av propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) bereda ändringar av de förordningar som reglerar planeringen. De förordningar som berörs är följande:

- Förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.
- Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Förordningen (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser.

### **Redovisning och granskning**

Länsplaneupprättarna ska redovisa förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur som även omfattar perioden 2022–2025 till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 16 december 2013. Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda.

Regeringen kommer att, med beaktande av remissyttrandena, att analysera länens förslag till åtgärder utifrån:

- regeringens tidigare ställningstaganden inklusive ovan beskrivna propositioner samt riksdagens behandling av och ställningstaganden till dessa,
- samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer,
- uppfyllelse av transportpolitiska mål,
- samhällsekonomisk effektivitet, samt
- den samlade effektbedömningen.

Regeringen kommer därefter att fatta beslut om vilka definitiva ramar som tilldelas respektive länsplan. Detta görs samtidigt som innehållet i den nationella planen fastställs.

Respektive länsplaneupprättare ska fastställa länsplanen senast två månader efter det att regeringen beslutat om definitiva ramar.