

## Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem

### Innehållsförteckning

Fler vägar till jobb .....	3
Ekonomiska ramar och finansiering.....	5
Effektivare drift- och underhållsverksamhet för ett mer tillförlitligt transportsystem.....	6
Drift, underhåll och reinvesteringar av järnväg.....	7
Banavgifter för drift och underhåll av järnväg.....	8
Drift, underhåll och reinvesteringar på vägnätet.....	9
Fortsatt utveckling för att stärka transportsystemet.....	9
Investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor.....	10
Investeringar under 50 miljoner kronor och andra åtgärder.....	10
Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar.....	11
Övrig utveckling.....	13
Ekonomiska ramar till åtgärder utpekade i länsplaner.....	14
Räntor, amorteringar och genomförda åtgärder.....	14
Utpekade brister som kräver ytterligare utredning.....	15
Tillkommande medel för att utveckla transportsystemet.....	15
Genomförande av planen.....	16
Förbättrad tillgänglighet.....	16
Transporternas klimatpåverkan är en stor utmaning.....	17
Miljöfrågorna – en integrerad del av planen och dess genomförande.....	18
Fortsatt prioritet av trafiksäkerhet.....	19
Nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.....	19

Fortsatt satsning för gruvindustrin.....	20
Förbättrad styrning av järnvägstrafiken för ökad kapacitet .....	21
Stärkt roll för sjöfarten .....	22
Nya tunnelbanesträckningar i Stockholm .....	23
E20 genom Västra Götaland.....	24
Satsningar i Skåne.....	24
Östlig förbindelse.....	25
Huvudstaleden.....	26
Ostkustbanan .....	26
E10.....	26
Cykling.....	26
Forskning och innovation inom transportsektorn .....	27
Förbättrad produktivitet och effektivitet.....	30
Konkurrensutsatt underhåll av järnvägen sparar resurser .....	31
Internationella samarbeten .....	31
Kopplingar till Norge.....	32
Kopplingar till Danmark.....	33
Planering och uppföljning .....	33
Nytt ekonomiskt planeringssystem.....	33
Uppföljning .....	34

## Fler vägar till jobb

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

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

Denna plan ska bidra till 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.

Under senare år har problemen i järnvägssystemet varit påtagliga och visat att resurserna till drift, underhåll och reinvesteringar behöver öka. Både kapacitetsbrister och de störningar som uppstår till följd av ett eftersatt underhåll medför stora samhällsekonomiska kostnader och påverkar den svenska ekonomin negativt, samtidigt som behovet av nya spår ökar.

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

En viktig del i regeringens satsning är att byggandet av en ny stambana för höghastighetståg inleds genom den s.k. Ostlänken mellan Stockholm/Järna och Linköping samt den första delen av sträckan Göteborg–Borås. Därutöver genomförs angelägna satsningar för gruvnäringen i Malmfälten och Bergslagen samt den största satsningen

på Stockholms tunnelbana sedan 1994. Genom en överenskommelse med berörda kommuner och landsting möjliggörs en utbyggnad av nio stycken nya tunnelbanestationer och 78 000 nya bostäder i Stockholms län.

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

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

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

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

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

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

### **Ekonomiska ramar och finansiering**

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

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

## Effektivare drift- och underhållsverksamhet för ett mer tillförlitligt transportsystem

För att upprätthålla god kapacitet och hög tillförlitlighet i transportsystemet måste drift och underhåll av befintlig transportinfrastruktur ges hög prioritet. Behovet av gods- och persontransporter ökar samtidigt som det finns ett uppdämt underhållsbehov framför allt på järnvägen. Transportsystemet åldras och för att inte riskera att nyttan av redan gjorda investeringar går förlorad är detta arbete av stor betydelse. För att åstadkomma tillförlitliga transporter krävs välplanerade underhålls- och reinvesteringsinsatser där en större andel bör vara förebyggande. Prioriteringar av åtgärder bör göras utifrån transportpolitikens mål som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Dessutom behöver beredskapen för att hantera störningar på grund av oförutsedda händelser vara god. Den ökade nivån gör också att de mindre trafikerade vägarnas standard kan bibehållas för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet.

Val av metoder och material vid drift och underhåll har betydelse för miljöförhållandena i och i närheten av infrastrukturen. Det påverkar t.ex. luftkvalitet, vattenkvalitet och biologisk mångfald. Det är därför viktigt att hänsyn tas till miljöfrågor tidigt i planering och genomförande av drift och underhåll.

Transportsystemet är en grundläggande förutsättning för ett fungerande samhälle. Systemet bör därför byggas och förvaltas så att det blir så robust och motståndskraftigt som möjligt så att även allvarliga störningar kan klaras med rimliga konsekvenser för samhället.

Regeringen har på flera sätt förbättrat förutsättningarna för en mer strategisk och effektiv resursstyrning av drift och underhåll för väg och järnväg. Regeringen uppdrog den 9 februari 2012 åt Trafikverket att utveckla och införa ett styrramverk för styrning av drift och underhåll av väg och järnväg (dnr N2012/699/TE). Uppdraget redovisades den 31 december 2012 och arbete pågår nu inom Trafikverket med att utveckla samt implementera styrramverket i myndighetens verksamhet. Syftet är att bättre kunna bedöma effekterna av insatta resurser. I det sammanhanget är det viktigt att Trafikverket implementerar och utvecklar styrramverket så att det kopplar till det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen samt att det går att följa upp hur transportsystemet utvecklas i olika delar av landet.

Regeringen möter de utmaningar som drift- och underhållsverksamheten för väg- och järnvägsområdet står inför med kraftfulla resurstillskott. För att dessa satsningar ska få avsedd effekt är det viktigt att implementeringen av styrramverket i Trafikverkets verksamhet ges fortsatt hög prioritet. Regeringen avser att noga följa utvecklingen av det strategiska

arbetet med drift och underhåll av väg och järnväg med regelbundna avstämningar. Genom att förstärka den enhet inom Näringsdepartementet som arbetar med transport- och infrastrukturfrågor skapas möjligheter för att regeringens styrning och uppföljning av Trafikverket förbättras.

#### Drift, underhåll och reinvesteringar av järnväg

Drift och underhåll och reinvestering av statliga järnvägar uppgår under planperioden till 86 miljarder kronor. Därutöver finansieras verksamheten med Trafikverkets intäkter från banavgifter. I förslaget till nationell plan beräknar Trafikverket att intäkterna från banavgifter kommer att uppgå till 22,8 miljarder kronor.

Underhållet på järnvägen har varit eftersatt och stora resurser har lagts på att hantera fel i anläggningen. Regering och riksdag har fördubblat anslagen till drift, underhåll och reinvesteringar av järnvägen sedan 2006. Denna satsning på järnvägen för att möta underhållsbehovet fortsätter nu. Regeringen möjliggör att betydligt mer medel kan satsas på underhåll under perioden 2014–2025 för att bland annat höja nivån på det förebyggande underhållet och därigenom stärka järnvägens förmåga att hantera störningar. De förstärkta insatserna ska stärka möjligheterna för arbetspendling och underlätta för näringslivets godstransporter. Under åren 2014–2016 möjliggör regeringen att Trafikverket kan öka underhållsinsatserna inom järnvägssystemet med särskilt fokus på att förbättra punktligheten i bl.a. storstäder och högtrafikerade stråk. På järnvägssystemets mest trafikerade sträcka, den s.k. Getingmidjan söder om Stockholm C, behöver Trafikverket fortsätta med ett intensivt underhållsarbete i väntan på de planerade större åtgärderna då Citybanan står färdig. Att möjliggöra en fortsatt hög säkerhet och kapacitet på sträckan är av högsta prioritet.

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

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

Driften av järnvägssystemet är en förutsättning för att systemets kapacitet ska kunna användas på bästa sätt. I driften ingår styrning av järnvägstrafiken. Ett nytt trafikledningssystem medför att Trafikverket kan styra trafiken på ett mer kostnadseffektivt sätt. Regeringen ser detta

system som ett bra exempel på en åtgärd som effektiviserar användningen av järnvägsinfrastrukturen och som bidrar till både ökad kapacitet och punktlighet och samtidigt frigör resurser på sikt.

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

#### *Banavgifter för drift och underhåll av järnväg*

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att utforma banavgifterna som ett ekonomiskt styrmedel för effektivare fördelning av infrastrukturen. Uttag av banavgifter är reglerat i järnvägslagen (2004:519). Inom ramen för järnvägslagens bestämmelser kan Trafikverket besluta om banavgifternas utformning och nivå. Regelverket ger möjlighet att använda avgifterna för att styra efterfrågan och lösa kapacitetskonflikter inom ramen för kapacitetstilldelningsprocessen. Banavgifterna ska finansiera drift och underhåll av järnvägen. Totalt beräknas uttaget av banavgifter enligt Trafikverket uppgå till 22,8 miljarder kronor under planperioden.

Regleringen av uttaget av banavgifter i järnvägslagen grundar sig på EU-rättsliga regler. Dessa regler har omarbetats bl.a. genom SERA-direktivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) som bl.a. anger att banavgifter minst ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av järnvägstrafiken. Implementeringen av direktivet ska vara genomförd senast den 1 juli 2015.

Trafikverket bedömer att det av myndigheten beräknade uttaget av banavgifter som redovisats till regeringen är robust. Det innebär att järnvägslagens minimikrav på sådan kostnadstäckning som krävs enligt lagen successivt under planperioden ska anpassas till den nivå som lagstiftningen på området förutsätter. Åtminstone ska nivån uppgå till de marginalkostnader som järnvägstrafiken ger upphov till inom ramen för infrastrukturförvaltningen. Regeringen har konstaterat att bättre kunskapsunderlag om trafikens kostnadsansvar behöver tas fram. Regeringen uppdrog därför den 13 december 2012 åt Statens väg- och transportforskningsinstitut, (VTI), att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader (dnr N2012/6321/TE). Uppdraget omfattar alla trafikslag och såväl gods- som persontransporter. Uppdraget ska redovisas i november 2014.



Drift, underhåll och reinvesteringar på vägnätet

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

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

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

Standarden på det lågtrafikerade vägnätet är viktigt för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet. Den ökade nivån till drift och underhåll totalt sett gör att även de mindre trafikerade statliga vägarnas standard kan säkras och bibehållas.

Därför bibehåller regeringen den drift- och underhållsnivå som blev resultatet av föregående planperiods höjda ambition vad gäller dessa delar av vägnätet. Regeringen beslutade då om en nära 40-procentig ökning av anslagsmedlen för statlig medfinansiering till drift och underhåll av enskilda vägar. Under perioden 2014–2025 ska anslagsmedlen uppgå till 13,4 miljarder kronor.

### **Fortsatt utveckling för att stärka transportsystemet**

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

- Investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor.
- Investeringar under 50 miljoner kronor och andra åtgärder.<sup>1</sup>
- Ekonomiska ramar till åtgärder utpekade i länsplaner.
- Trafikverkets planering och stöd.
- Myndighetsutövning.
- Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbron, driftbidrag luftfart.
- Räntor, amorteringar och genomförda åtgärder.

#### Investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor

Ett stort antal investeringar är under genomförande vid ingången av den nya planperioden 2014–2025. Byggnation har pågått i många år av t.ex. Citybanan i Stockholm och järnvägen genom Hallandsås. För andra projekt, såsom Förbifart Stockholm är den fysiska planeringen långt gången och mycket nära byggstart. Sammantaget tar dessa investeringar i anspråk en stor del av det tillgängliga ekonomiska utrymmet för investeringar under de första åren av den nya planperioden. I *bilaga 3, tabell 1*, framgår de olika pågående investeringar och åtgärder som ingick i den föregående planen för 2010–2021 och som ännu inte är färdigställda. Regeringen förutsätter att de projekt som nu byggs ska färdigställas samt att planering och eventuellt genomförande av övriga åtgärder fortsätter i enlighet med de nya fysiska och ekonomiska planeringssystemen. Förutom utpekade projekt för byggande inom trafikslagen väg, järnväg och sjöfart ingår i tabellen också poster där staten medfinansierar byggande av regional transportinfrastruktur eller införskaffande av spårfordon. Regeringen beslutar vidare om att nya investeringar och åtgärder ska ingå i den nationella planen för perioden 2014–2025 i enlighet med *bilaga 3, tabell 2*. Verksamheten finansieras med totalt ca 156 miljarder kronor från utvecklingsramen. Därutöver tillkommer finansiering för investeringarna och åtgärder från trängselskatt, brukaravgifter samt medfinansiering i form av bidrag från kommuner, regioner eller företag.

#### Investeringar under 50 miljoner kronor och andra åtgärder

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

---

<sup>1</sup> Åtgärder som i Trafikverkets förslag till nationell plan benämns ”Åtgärdsområden”.

I syfte att åstadkomma en tydligare styrning av den verksamhet Trafikverket bedriver väljer regeringen att dela in åtgärderna under två olika kategorier. Under den ena kategorin samlas fysiska åtgärder i den statliga infrastrukturen dvs. *Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar*. Övriga delar samlas under kategorin *Övrig utveckling* i form av forskning och innovation, övrig effektivisering men även planering och stöd och myndighetsutövning.

#### *Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar*

Trimnings- och effektiviseringsåtgärder är av stor betydelse för att trimma och utveckla den befintliga infrastrukturen för att nå regeringens övergripande målsättning för jobb och tillväxt i hela landet. Med dessa åtgärder kan stora effekter uppnås där tillgänglighet, säkerhet och hållbarhet samt förmågan att hantera störningar i transportsystemet förbättras.

Regeringen bedömer att väl avgränsade och samhällsekonomiskt effektiva ombyggnadsåtgärder i den befintliga infrastrukturen har god potential att kostnadseffektivt bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Ett särskilt fokus för planering och genomförande av trimningsåtgärderna bör vara att skapa bättre möjlighet för fungerande persontrafik, inklusive cykling, och därigenom arbetspendling. En grundläggande tillgänglighet i hela landet ska också utvecklas. Trimnings- och effektiviseringsåtgärder är relativt små. Åtgärderna ger också stor nytta för näringslivets transporter, exempelvis satsningar på anslutningar till terminaler och hamnar, ramper, stigningsfält, mötesspår, förstärkt kraftförsörjning och åtgärder i farleder. Även utveckling och användande av it-åtgärder ingår. Exempel på it-åtgärder är variabla meddelandeskyltar och informativa styrmedel såsom trafikinformation. Trafikverket ska därför planera för ökat genomförande av förbättrings- och ombyggnadsåtgärder i befintlig infrastruktur enligt ovan med fokus på kapacitet och kvalitet. Åtgärderna ska planeras och utföras på ett sätt så att de bidrar till att miljökvalitetsmålen nås. Det innebär bl.a. att miljökompetens måste finnas med i planeringen och utförandet när så är relevant. Möjligheter att vidta åtgärder som förenar flera syften ska uppmärksammas och tas tillvara. Dokumenterade underlag och exempel på positiva effekter av att trimma det statliga vägsystemet med hjälp av ITS-åtgärder ska tillvaratas.

För ett effektivt och säkert transportsystem är det viktigt att, inom ramen för det befintliga hastighetssystemet, anpassa hastigheterna till vägnas utformning. Innan en eventuell hastighetsförändring genomförs ska det för aktuella sträckor noggrant tydliggöras vilka konsekvenser en förändring får. Regeringen anser att Trafikverkets arbete med att anpassa hastighetsgränserna till vägnas standard bör avvägas gentemot kapacitetshöjande åtgärder och genomföras i en takt som tillåter väl genomarbetade konsekvensbeskrivningar. Arbetet med korrigerande hastig-

heter ska beakta om en åtgärd är motiverad med hänsyn till transportpolitisk måluppfyllelse.

Riktade satsningar på ökad trafiksäkerhet inom flera trafikslag ska även fortsatt prioriteras, bl.a. genom fortsatta satsningar på automatisk trafiksäkerhetskontroll genom trafiksäkerhetskameror och alkobommar. Att resa med tåg är mycket säkert, av de som omkommer i spårbunden trafik dör flertalet på spårområdet eller i plankorsningsolyckor. Av de som dör inom järnvägstrafiken är mer än 70 procent självmord. För att förhindra obehörigt spårbeträdande och därmed minska dödstaten vid sådana händelser, innehåller planen satsningar på stängsling av spår och kameraövervakning.

Vad gäller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning avser Trafikverket att ta fram en utvecklingsplan för att fortsätta arbetet med anpassning av bytespunkter längs det prioriterade nätet så att de blir tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Regeringen anser att det är angeläget med en fortsatt hög ambitionsnivå i detta avseende. Tillgängliga bytespunkter gynnar även andra grupper, exempelvis resande med barnvagn, och gör kollektivtrafiken mer attraktiv. Begreppet Hela Resan är särskilt betydelsefullt för människor med funktionshinder. Att realisera begreppet förutsätter ett nära samarbete mellan Trafikverket, kommuner och övriga berörda aktörer.

Miljöfrågorna ska integreras kontinuerligt i planering, byggande och förvaltning av transportinfrastruktur. Det är dock ofta som det befintliga transportsystemet inte lever upp till dagens krav på miljöanpassning och ibland har förhållanden i omgivningen förändrats så att behov av riktade åtgärder för en bättre miljö uppstått. Därför ska miljöåtgärder i befintlig infrastruktur vidtas. Med Trafikverkets planeringsunderlag som grund ökar regeringen tilldelningen till miljöåtgärder i den plan som nu fastställs. För att miljöåtgärder ska genomföras på ett kostnadseffektivt sätt i syfte att bidra till att miljökvalitetsmålen nås, krävs goda planeringsunderlag som är kvalitetssäkrade och som visar var bristerna finns. Regeringen anser att det är viktigt att Trafikverket fortsätter det pågående arbetet med att kartlägga och åtgärda dessa brister, ett särskilt fokus bör läggas på att täppa till kunskapsluckor. För att Trafikverket ska kunna genomföra arbetet är det viktigt att verket samarbetar med de myndigheter, och andra aktörer inklusive forskningsprogram och nätverk, som har ansvar för miljö- och hälsofrågor, och tar tillvara det kunskapsunderlag som dessa aktörer kan bistå med.

Miljöåtgärderna omfattar bl.a. bullerskydd, åtgärder mot barriäreffekter, sanering av förorenade områden, vattentäktsskydd och landskapsanpassning. Vad gäller natur- och kulturlandskapet ingår exempelvis åtgärder för utveckling av värden inom kulturmiljön, faunapassager samt bevarande och nyskapande av artrika miljöer. I proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25)

konstaterar regeringen att miljöåtgärder i befintlig infrastruktur behöver intensifieras. Jämfört med föregående plan föreslår Trafikverket en höjning av avsatta medel till miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, vilket regeringen välkomnar. I de samhällsekonomiska analyser som görs för olika åtgärder i trafiksystemet ingår viss miljöpåverkan som en kostnad. Det är viktigt att Trafikverket fortsätter med sitt arbete med att analysera vilka miljöåtgärder som kan göras i trafiksystemet. Trafikverket ska därför använda 7,8 miljarder kronor till miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Trafikverket ska årligen i samband med årsredovisningen redogöra för vidtagna miljöåtgärder. Regeringen avser noga följa utvecklingen inom detta område.

Trafikverket ska integrera miljöhänsyn i hela sitt arbete med planen. Utöver de riktade miljöåtgärderna i befintlig infrastruktur kan även trimnings- och effektiviseringsåtgärder bidra till en bättre miljö. Exempel på detta är arbetet med mer hållbara transportsätt, såsom satsningar på bytespunkter och kollektivtrafikkörfält som gynnar kollektivtrafik och cykelåtgärder. Åtgärderna här är mycket viktiga för det övergripande transportpolitiska målet – samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet – liksom för funktions- respektive hänsynsmålet.

De långsiktiga kostnaderna för miljöhänsyn kan minska om miljöfrågor integreras tidigt i planeringen av infrastruktursatsningar. Av stor vikt i detta avseende är infrastrukturens placering i landskapet och beaktande av infrastrukturens påverkan på landskapets långsiktiga funktioner, användning och utveckling. En sådan integrering är i linje med Sveriges ratificering av den Europeiska landskapskonventionen. Renskötelsens behov av sammanhängande betesmarker ska också särskilt beaktas vid den fysiska planeringen. Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar finansieras med totalt cirka 31,5 miljarder kronor från utvecklingsramen.

### *Övrig utveckling*

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

Trafikverket ska kontinuerligt öka kunskapen om transportsystemets påverkan, effekter och konsekvenser för miljön samt om kostnads-effektiva skadeförebyggande åtgärder. Trafikverket bör vidareutveckla metodiken för landskapskaraktärsanalyser.

Från den ram som ska gå till utveckling av transportsystemet finansierar Trafikverket också delar av forsknings- och innovationsinsatserna inom de fyra trafikslagen. Vidare finansieras inom den ramen bidrag till driften av Inlandsbanan och avgiften för järnvägsdriften av Öresundsbron. Båda bidragen är reglerade genom avtal mellan staten och Inlandsbanan AB (IBAB) respektive Öresundsbrokonsortiet.

Till Inlandsbanan avsätts under planperioden sammantaget 1,768 miljarder kronor i driftbidrag.

Inom ramen för utveckling av transportsystemet ska Trafikverket vidare finansiera myndighetsuppgifter såsom fastställande av järnvägs- och vägplaner, handläggning av statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar, handläggning av bidrag till enskild väghållning, driftbidrag till icke statliga flygplatser samt beslut om hastigheter, dispenstrafik m.m. för det statliga vägnätet.

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

Verksamheten Övrig utveckling finansieras med totalt drygt 19 miljarder kronor från utvecklingsramen.

Trafikverket ska i årsredovisning årligen redogöra för åtgärdernas omfattning och effekter av dem.

Ekonomiska ramar till åtgärder utpekade i länsplaner

Regeringen fastställer att den ekonomiska ramen för länsplanerna på 34,9 miljarder kronor fördelas i enlighet med den preliminära fördelning som angavs i direktivet till åtgärdsplaneringen (dnr N2012/6395/TE, N2012/6434/TE [delvis]). Fördelningen framgår av *bilaga 4*. Utöver ramen för länsplanerna ska under perioden 480 miljoner kronor av den statliga ramen för utveckling av transportsystemet överföras till de regionala planeringsramarna för att användas till driftbidrag för icke-statliga flygplatser.

Räntor, amorteringar och genomförda åtgärder

Regeringen fastställer en ekonomisk ram som uppgår till 35 miljarder kronor för räntor och amortering av lån. Trafikverket kommer under

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

Regeringen gjorde 2007 och 2008 stora amorteringar på lån som upptagits före 2006 på initiativ av tidigare regeringar. Amorteringarna uppgick till cirka 35,3 miljarder kronor. De minskade kapitalkostnader som följde av amorteringarna frigjorde medel för ytterligare satsningar på järnväg och väg, både avseende drift och underhåll samt investeringar. Om dessa amorteringar inte genomförts hade belastningen på de ekonomiska ramarna för utvecklingen av transportsystemet varit ännu större.

Utpekade brister som kräver ytterligare utredning

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

Tillkommande medel för att utveckla transportsystemet

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

Trängselskatt har införts i Stockholm och Göteborg i syfte att minska trängseln och förbättra miljön. Efter avdrag för drifts- och administrationskostnader av systemen får intäkterna användas i enlighet med de avtal som tecknats. Totalt beräknas trängselskatterna finansiera åtgärder för 41,9 miljarder kronor fram till 2025. Investeringar under planperioden som finansieras av brukaravgifter på väg inkluderar en ny bro på E4 över Sundsvallsfjärden samt en ny bro på riksväg 50 över Motalaviken. Totalt beräknas avgifterna finansiera brobyggena med 1 miljard kronor under planperioden.

Flera investeringar i planen medfinansieras genom bidrag från kommuner, regioner eller företag. Medfinansieringen kan avse bidrag till investeringens grundutförande eller tilläggsåtgärder. Totalt beräknas medfinansieringen tillföra 15,8 miljarder kronor.

Åtgärder för att utveckla transportsystemet kan även medfinansieras genom bidrag från EU. Under senare år har EU-finansieringen uppgått till 200–300 miljoner kronor per år. Regeringen kommer årligen att redovisa för riksdagen den alternativa finansieringen i enlighet med det nya ekonomiska planeringssystemet.

## Genomförande av planen

### *Förbättrad tillgänglighet*

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

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

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

Tillgängligheten inom framför allt de befolkningsmässigt större arbetsmarknadsregionerna, där tjänstenäringarna har särskilt goda utvecklingsförutsättningar, förbättras också vilket bidrar till fortsatt god tillväxt i landets stads- och storstadsområden. Särskilda satsningar görs för gruvindustrin i syfte att nyttja de tillväxtpöjligheter som finns inom gruvnäringen. Detta innebär positiva effekter i de mindre tätbebyggda delarna av landet. För boende och näringsverksamheter i landsbygder är goda transporter generellt sett av stor betydelse. Därför höjs också ambitionen för de enskilda vägarna som ju inte minst för jord- och skogsbruket är mycket viktiga. Viktigt för de areella näringarna (inklusive rennäringen) är också att byggandet av ny transportinfrastruktur åtföljs av åtgärder som bidrar till att ett rationellt brukande kan bibehållas.



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

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

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

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

Transportsektorn svarar för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Inom transportsektorn är vägtrafiken den helt dominerande utsläppskällan. Under en lång följd av år ökade vägtrafikens utsläpp av koldioxid i takt med att trafikarbetet ökade. Sedan 2007 har dock utsläppen av koldioxid från vägtrafiken minskat trots att trafiken fortsatt att öka. Preliminära uppgifter visar att utsläppen 2013 var en procent lägre än utsläppen 1990. De minskade utsläppen kan framför allt förklaras av att ett antal styrmedel införts såväl nationellt som inom EU, vilket lett till energieffektivare fordon och en ökad andel förnybar energi. Exempel på nationella styrmedel som bidragit till en betydande sänkning av nya bilars bränsleförbrukning i Sverige är miljöbilspremien, befrielse från fordonsskatt under fem år för nya miljöbilar, supermiljöbilspremien och nedsatta förmånsvärden för miljöbilar. Skattebefrielsen för biodrivmedel har varit starkt bidragande till att dessa drivmedel fått fotfäste på marknaden. En viktig del i detta arbete är dessutom regeringens Klimatfärdplan 2050 – strategi för hur visionen att Sverige år 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser ska uppnås. Samhällsplaneringen inklusive planeringen av markanvändning och infrastruktur, påverkar utsläppsutvecklingen, särskilt på lång sikt. Regeringen ser därför nöd-

vändigheten av en långsiktig strategi som konsekvent utgår från behovet att minska utsläppen av växthusgaser samtidigt som bl.a. efterfrågan på person- och godstransporter tillgodoses. Dessa frågor kommer att behandlas i en separat utredning.

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

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

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås. Av särskild vikt är bidraget till de miljö kvalitetsmål som rör klimat buller, luft och biologisk mångfald. Åtgärder som bidrar till hänsynsmålet för miljö och hälsa återfinns i hela planen. Utgångspunkten är att infrastruktur planeras och utformas med beaktande av landskap, natur- och kulturmiljö samt pågående markanvändning och dess värden, däribland renskötselns behov av sammanhängande markområden för bete och flyttning av ren i områden av väsentligt intresse för rennäringen. När ny infrastruktur byggs finns risk för ekologiska förluster, även om åtgärder vidtas för att minimera de negativa miljökonsekvenserna. Ibland har förhållanden i omgivningen förändrats så att riktade åtgärder för miljö behöver vidtas. Planen innehåller därför riktade miljöåtgärder i befintlig infrastruktur.

Trafikverket bör dock identifiera, beskriva och bedöma miljöpåverkan vid fortsatt planering och genomförande av planen i syfte att ge förutsättningar för ett hållbart transportsystem. Miljöfrågorna integreras ytterligare genom att planen bidrar till mer hållbara transportsätt, såsom fysiska åtgärder som gynnar järnväg, kollektivtrafik och cykling. Stockholmsförhandlingens (dir. 2013:22) satsning på tunnelbanan ger också utökade möjligheter att resa hållbart och minska klimatpåverkan. Indirekt gäller detta också satsningarna på forskning och innovation.

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

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

#### *Fortsatt prioritet av trafiksäkerhet*

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

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

Ökad trafiksäkerhet kan också åstadkommas med hjälp av ny informationsteknologi. Automatisering av enskilda funktioner på vägfordon kan på sikt leda till möjligheten att automatisera stora delar av fordonstrafiken till förmån för inte bara trafiksäkerhet utan även övriga transportpolitiska mål. Trafikverket deltar i denna utveckling i samarbete med andra myndigheter, industri och akademi.

#### *Nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö*

Regeringen har tidigare tagit ställning för byggandet av nya stambanor för höghastighetståg. Ett färdigställande av dessa kommer att kraftigt

minska restiderna mellan Sveriges mest befolkningsrika delar, medverka till regionförstoring samt avlasta Västra och Södra stambanorna som i dag är hårt ansträngda, vilket ökar kapaciteten för gods- och regionaltrafik på dessa banor. Dessutom kommer de nya stambanorna avsevärt förbättra förbindelserna till flygplatserna i Landvetter och Skavsta.

Ett första steg mot förverkligandet av nya stambanor togs då regeringen pekade ut att delsträckorna Järna–Linköping (Ostlänken) samt Mölnlycke–Bollebygd ska ingå i den nationella planen för transportsystemet för perioden 2014–2025. Trafikverket beräknar den totala kostnaden för Ostlänken till 35 miljarder kronor i dess grundutförande. Regeringen gör bedömningen att 20,35 miljarder kronor ska avsättas till projektet under planperioden för att påskynda utbyggnaden.

Regeringskansliet (Näringsdepartementet) beställde i januari 2014 ett fördjupat underlag från Trafikverket i syftet att klargöra vilka frågor som särskilt behöver utredas vidare för att beslut ska kunna fattas om utbyggnad av stambanorna i sin helhet. Trafikverket redovisade den 28 februari 2014 ett fördjupat underlag om nya stambanor Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som pekar på behov av fortsatta analyser inom flera områden.

Regeringen anser att Trafikverkets redovisning utgör en värdefull beskrivning av viktiga frågor och delar myndighetens bedömning att den fortsatta utbyggnaden av nya stambanor behöver utredas ytterligare. Trafikverket ska dock redan nu påbörja en åtgärdsvalsstudie av den minst utredda delsträckan Malmö–Jönköping för att påskynda framtagandet av nödvändiga beslutsunderlag. Det är viktigt att de åtgärdsval som görs i arbetet är väl avvägda och förankrade så att tillkommande och onödigt dyra kostnader kan undvikas i senare skeden av processen. Möjligheter att omvandla de servicevägar som anläggs under byggtiden till cykelbanor efter färdigställandet bör också utredas.

Regeringen anser att en utbyggnad av stambanorna ska ske på ett förebildligt sätt. Trafikverket har konstaterat att det krävs mycket god kunskap om landskapets förutsättningar och funktioner för att anpassa stambanornas linjeföring och begränsa barriäreffekterna. Sådan kunskap finns normalt i planeringsprocessens senare skeden. Om man i ett sent skede upptäcker stora värden eller risker som påverkar kostnader eller till och med riskerar en tillståndsprövning att bli omständlig med omtag, då finns begränsade möjligheter att förändra lösningen. Arbetet med att genomföra en utförlig landskapsanalys kommer att vara en viktig del i planeringsprocessen.

#### *Fortsatt satsning för gruvindustrin*

Regeringen presenterade 2012 en satsning motsvarande 3,5 miljarder kronor på gruvrelaterad infrastruktur för att gruvindustrin ska kunna fortsätta att fungera som tillväxtmotor och jobbgenerator inte minst i

Norrland och i Bergslagen. Upprustning av Malmbanan, åtgärder på vägen mellan Pajala och Svappavaara och satsningar på gruvnäringen i Bergslagen var det som särskilt lyftes fram. Trafikverket ska fortsätta satsningen på infrastruktur kopplad till gruvindustrin under planperioden. Liksom i all infrastrukturplanering ska särskild hänsyn tas till nuvarande markanvändning.

#### *Förbättrad styrning av järnvägstrafiken för ökad kapacitet*

Ett stort och tekniskt komplicerat projekt som regeringen prioriterar är införandet av det nya signalsystemet för järnväg, European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS är den tekniska standard som är gemensam för EU och som bland annat skapar förutsättningar för gränsöverskridande trafik, skapar förutsättningar för ett bättre kapacitetsutnyttjande samt bidrar till en effektivare trafikledning av järnvägs- trafiken. ERTMS ersätter det nuvarande äldre signalsystemet ATC som inom några år måste ersättas med ett modernare system.

Införandet av ERTMS möjliggör höjda hastigheter samt bättre hantering av störningar i trafiken. De årliga underhållskostnaderna kommer att kunna reduceras med upp till 70 miljoner kronor per år när systemet är fullt utbyggt. Således är det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv att föredra ett snabbt införande av det nya signalsystemet. Det är framför allt viktigt med en sammanhållen utrullning när byggstarten sker för de mest högrafikerade stråken och att starttidpunkten för införandet väljs så att övergången sker med minsta möjliga störningar på trafiken. Regeringen bedömer att starttidpunkten på Södra stambanan också bör väljas så att en samordning kan ske med ERTMS-införandet i Danmark eftersom det danska införandet påverkar trafiken över Öresundsbron och in på det svenska järnvägsnätet. En starttidpunkt senare än juni 2019 måste dock motiveras av Trafikverket. Införande av ERTMS på Malmbanan måste på ett motsvarande sätt samordnas med Norge och regeringen gör bedömningen att införandet av ERTMS på Malmbanan bör kunna inledas under 2018.

Projektet löper över en lång tid, förbi 2030, och omfattar cirka 30 miljarder kronor i investeringar i järnvägsinfrastrukturen. Under planperioden avsätter regeringen 10,8 miljarder kronor för detta ändamål.

Genom att utveckla systemstödet för tågtrafikledningen kan dagens geografiskt baserade trafikledning ersättas av en trafikledning som utgår från det primära transportbehovet i transportsystemets olika delar, till exempel storstädernas pendlingstrafik, långväga godstransporter och långväga persontransporter. Andra fördelar som ett nytt trafikledningssystem ger är ökad robusthet då järnvägssystemet kan styras och övervakas från alla driftledningscentraler oavsett geografiskt läge, en modernisering och utökning av systemstödet för att hantera störda trafiksituationer samt ett gemensamt arbetssätt på alla driftledningscentraler. Det sistnämnda ökar

effektiviteten och möjligheten till en framtida mer sammanslagen funktion för driftledningscentralerna.

### *Stärkt roll för sjöfarten*

Regeringen vill framhålla sjöfartens betydelse i transportsystemet, inte minst för svensk industri och svensk utrikeshandel. Regeringen arbetar för att ytterligare stärka sjöfartens roll i transportkedjan genom att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och i alla avseenden hållbart transportsystem med fokus på de viktigaste noderna och stråken där viktiga import- och exporthamnar och deras anslutningar ingår. Sjöfartens möjligheter påverkas av infrastruktur i farleder och hamnar, väl fungerande isbrytarverksamhet samt anslutande vägar och järnvägar.

Genom införandet av en trafikslagsövergripande planering har regeringen skapat bättre förutsättningar för att i ett mer långsiktigt perspektiv samordna investeringar i sjöfartens infrastruktur med satsningar i landinfrastrukturen. Regeringen har även säkerställt ökade möjligheter till kommunal medfinansiering av farleder eller annan sjöinfrastruktur som är av betydelse för sjöfartens och hamnarnas utveckling. Exempel på större pågående eller nyss avslutade investeringar är breddning och fördjupning av farlederna till Norrköping och till Gävle hamn. I planen avsätts därutöver drygt 1,1 miljarder kronor till muddring av farleder i Mälaren inklusive utbyggnad av Södertälje sluss. Utredningar avseende ytterligare farledsinvesteringar i Horstensleden, Hargshamn, Södertälje-Landsort, Trollhätte kanal och Luleå hamn har hög prioritet. I planen ingår dessutom insatser för att kunna genomföra mindre trimningsåtgärder i svenska farleder.

Regeringen anser att strategiska stråk och noder för godstrafiken bör prioriteras. I planen för 2014–2025 finns flera investeringar i landinfrastrukturen med direkt koppling till sjöfarten. Dessa omfattar till exempel järnvägsutbyggnad i anslutning till Sundsvalls hamn, järnvägsanslutning till Gävle hamn, utbyggnad av väganslutning till Kapellskär, anslutning från Södra stambanan till ny kombiterminal i Norrköping, kapacitetsförstärkning på järnvägssträckorna Malmö–Ystad och Malmö–Trelleborg samt väg- och järnvägsanslutningar till Göteborgs hamn. Sammantaget uppgår dessa investeringar till cirka 4,9 miljarder kronor, varav 4,3 miljarder kronor i anslagsmedel och 0,6 miljarder kronor i medfinansiering. I samband med kommande planrevideringar bör ytterligare väg- och järnvägsinvesteringar med koppling till sjöfarten prövas. Ett exempel är Sydostlänken, en ny järnvägsförbindelse mellan Olofström och Blekinge kustbana med anslutning till Karlshamns hamn.

Regeringen anser också att behov kopplade till de hamnar av central betydelse för godstransporter som utpekats i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) bör vara vägledande för prioriteringar av infrastruktur för godstrafik. På detta sätt

stärks ytterligare de strategiska stråk och noder som har stor betydelse för den svenska industrins konkurrenskraft.

Sjöfarten är i behov av förnyelse för att kunna möta framtida utmaningar och för att dess fulla potential ska kunna tillvaratas. Regeringen avsätter därför att minst 50 miljoner kronor per år, totalt 0,6 miljarder för planperioden, till sjöfartsrelaterad forskning och innovation. Detta är en kraftfull ambitionshöjning jämfört med de 3–5 miljoner kronor per år som Sjöfartsverket tidigare avsatt.

#### *Nya tunnelbanesträckningar i Stockholm*

Regeringen tillsatte under 2013 förhandlingspersoner för utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län (dir. 2013:22) Förhandlingspersonernas uppdrag har syftat till att utarbeta förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning och ökad bostadsbebyggelse i Stockholmsområdet.

Tillväxten i Stockholmsregionen ställer krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och effektiva kollektivtrafiktransporter. Genom 2013 års Stockholmsförhandling har staten den 7 januari 2014 undertecknat ett avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län med Stockholms läns landsting, Stockholms kommun, Nacka kommun, Solna kommun och Järfälla kommun. Följande sträckningar ingår i avtalet: utbyggnad av tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, utbyggnad av tunnelbana till Arenastaden via Hagastaden, samt utbyggnad av tunnelbanan från Akalla till Barkarby station. Utbyggnaden skapar kraftigt förbättrad kollektivtrafik i flera delar av Stockholm. Det gäller framför allt en ny stadsdel på Barkarbyfältet, den växande östliga sektorn i Nacka och Hagastaden med nya Karolinska sjukhuset som norra Europas modernaste och regionens största sjukhus. Därutöver byggs nya stationer i innerstaden. De nya sträckningarna ger betydande förbättringar för arbetspendlingen men också ökad kapacitet på existerande linjer. En tunnelbaneutbyggnad i denna omfattning möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse i regionen och innebär därmed regionförtätning. Kommunerna åtar sig i avtalet att själva eller genom annan bostadsexploatör uppföra 78 000 bostäder i det berörda området. Avtalet har denna dag godkänts av regeringen.

Parterna finansierar gemensamt utbyggnaden, vilken totalt beräknas kosta 25,7 miljarder kronor. Av dessa medel svarar de nationella statliga anslagen för 4,65 miljarder kronor, medel motsvarande utökad och breddad trängselskatt 9 miljarder kronor, Stockholms kommun bidrar till finansieringen med 2,95 miljarder kronor, Nacka kommun bidrar med 0,85 miljarder kronor, Solna kommun med 0,6 miljarder kronor, Järfälla kommun med 0,8 miljarder kronor och Stockholms läns landsting bidrar med 6,85 miljarder kronor där merparten går till fordon och depåer.

Den senaste större utbyggnaden av Stockholms tunnelbanenät ägde rum under 1990-talet. Med överenskommelsen får tunnelbanenätet ytterligare ekrar och en ny viktig förbindelse under Saltsjö/Mälarsnittet, där dagens förbindelser har kapacitetsproblem. Uppgårelsen medför ett kraftigt tillskott på bostäder i en region med bostadsbrist. Dessutom kommer dessa bostäder att lokaliseras i kollektivtrafiknära lägen.

### *E20 genom Västra Götaland*

Regeringens främsta mål är full sysselsättning. En utbyggd och fungerande infrastruktur knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi och för fler jobb.

Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet och hitta personal med rätt kompetens. För människor i hela landet innebär förbättrade kommunikationer att det blir lättare att pendla till och från arbetet samt att möjligheterna att välja bostadsort ökar. Ett skäl till satsningen är också ökad trafiksäkerhet på hela sträckan med färre olyckor särskilt på de fem nya sträckor i Västra Götaland som nu möttesepareras.

Regeringen vill bygga ut E20 genom Västra Götaland. Staten kommer tillsammans med regionen i Västra Götaland samt till E20 angränsande kommuner satsa 4 miljarder kronor utöver tidigare satsningar på 2,5 miljarder kronor. Satsningen innebär att fem nya sträckor ska byggas ut till 2+2-väg samt att hela E20 genom Västra Götaland blir mötesseparerad.

Etapperna Förbi Vårgårda, Förbi Skara, Ribbingsberg–Eling och Eling–Vara ska även de på sikt få en 2+2-utformning. Utbyggnad av avsnittet till 2+2 i befintlig eller alternativ sträckning behöver dock utredas ytterligare. För dessa etapper ska Trafikverket och de regionala och lokala företrädarna fortsätta utredningsarbetet om aktuellt vägavsnitt behöver en annan utformning eller sträckning med avseende på kapacitet, framkomlighet, trafiksäkerhet och samhällsekonomisk lönsamhet. Utredningsresultatet kommer att övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering. Trafikverket får i uppdrag att ingå avtal om medfinansiering med berörda parter för utbyggnaden av de fem etapperna av E20.

### *Satsningar i Skåne*

Efterfrågan på transporter för såväl arbetspendling som godstransporter är stor i Skåne. Regeringen avsätter därför drygt en miljard kronor till infrastrukturen i Skåne utöver Trafikverkets förslag. Tillsammans med kommunal och regional samfinansiering och medfinansiering möjliggörs ytterligare satsningar på 2,1 miljarder kronor. De tillkommande resurserna ska framför allt bidra till förbättrade förutsättningar för arbetspendling. Regeringens beslut innebär att totalt 13,7 miljarder kronor investeras i Skånes infrastruktur under perioden 2014–2025.



Bland de åtgärder som därmed möjliggörs finns motorvägsutbyggnad på väg E22 och delar av väg E65 samt nya och förbättrade trafikplatser på E22 och E6 i Lund och Malmö. Regeringens satsning möjliggör ombyggnad av delsträckan E22 Fjälkinge–Gualöv till motorväg. Stora insatser görs under planperioden för att utveckla järnvägen i Skåne genom bland annat utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår Malmö–Lund och med två nya förbigångsspår Lund–Hässleholm. Utbyggnad till dubbelspår Ängelholm–Maria innebär att Västkustbanan får dubbelspår hela vägen mellan Lund och Göteborg, med undantag för en kort sträcka genom Helsingborgs centrala delar. Delen Helsingborg C (Knutpunkten)–Maria innehåller komplexa miljöaspekter och tekniska frågor som bör utredas vidare av Trafikverket.

Regeringens satsning innebär flera åtgärder som ökar kapaciteten på järnvägen i Skåne, bland annat på sträckorna Malmö–Ystad, Malmö–Trelleborg, Hässleholm–Kristianstad och Åstorp–Hässleholm. Bulleråtgärder genomförs för att möjliggöra ny persontågstrafik i en ringlinje runt Malmö. Helt ny persontågstrafik möjliggörs även mellan Malmö och Åstorp med nya stationer i Lomma, Furulund, Svalöv, Kågeröd och Billesholm genom utbyggnad av bland annat mötesspår och trimningsåtgärder. Regeringens beslut bidrar även till utveckling av kollektivtrafiken på väg genom en satsning på ett nytt koncept med regionala superbussar i nio stråk i Skåne. Statens medel ska användas för infrastrukturåtgärder i form av till exempel busskörfält och anpassningar av korsningar på det nationella vägnätet. I genomförandet bör fordonsindustrin och relevanta forskningsmiljöer engageras för att bidra till innovativa lösningar som kan appliceras även i andra delar av landet.

### *Östlig förbindelse*

Stockholms län präglas av ett hårt belastat transportsystem. En Östlig förbindelse har sedan trafiköverenskommelsen 1990 varit den östliga delen av den planerade trafikledningen runt Stockholms innerstad. Regeringen har i direktiven till 2013 års Stockholmsförhandling angett att 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.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 har en miljard kronor avsatts för fortsatt utredning av förbindelsen. För att skapa förutsättningar för ett fullständigt genomförande av utredning avsätter regeringen ytterligare en miljard kronor och därmed totalt två miljarder kronor till projektet under planperioden för ett genomförande av utredningsarbetet inklusive projektering. En eventuell Östlig förbindelse kommer inte att göra intrång i nationalstadsparken.

### *Huvudstaleden*

Förändrade trafikflöden till följd av de omfattande investeringsåtgärder som pågår eller precis ska starta i Stockholmsregionen, kan på sikt aktualisera frågan om Huvudstaleden, en ny kommunal trafikled i tunnel under Huvudsta. Huvudstaleden kan bidra till minskad påverkan av buller och luftföroreningar och skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande i de nordostliga delarna av Stockholm med kranskommuner. Trafikverket bör mot den bakgrunden påbörja utredningsinsatser för att belysa förutsättningar för och effekter av en sådan kommunal trafikled i förhållande till det nationella vägsystemet.

### *Ostkustbanan*

Den första dubbelspårsetappen mellan Sundsvall och Gävle inleds med sträckan Sundsvall–Dingersjö, vilket ger en förkortad restid och ökad kapacitet både regionalt och för fjärrtrafiken (Stockholm–Sundsvall). Den totala investeringskostnaden uppgår till cirkaa 1,7 miljarder kronor, varav en miljard kronor avsätts under planperioden. Detta möjliggör att cirka 9 kilometer dubbelspår kan färdigställas fram till 2025. Trafikverket ska dessutom prioritera trimningsåtgärder för 0,3 miljarder kronor på sträckan Uppsala–Stockholm.

### *E10*

Regeringen prioriterar att satsningar för att göra E10 mer trafiksäker genomförs. Utöver de pågående arbetena i Kiruna med ny sträckning av E10 till följd av den utökade gruvdriften så fastslår regeringen att två etapper av vägen ska mötessepareras. Utöver etappen Morjärv–Svartbyn ska Trafikverket skyndsamt påbörja arbetet med att mötesseparera etappen Avvakko–Lappeasuando. Detta är viktiga åtgärder inte minst för att ambulanstransporterna, men det är också viktigt för alla företag som transporterar gods på E10 och alla som pendlar till eller från sina arbeten i stundtals mycket tuffa förhållanden. Regeringen förutsätter även att Trafikverket utökar vinterväghållningen på de sträckor av E10 där behov finns.

### *Cykling*

Regeringen anser att åtgärder som leder till ökat resande med cykel kan bidra till att nå flera samhällsmål såsom ökad tillgänglighet, förbättrad trafiksäkerhet och förbättrad folkhälsa. Särskilt i större tätorter och storstäder finns en avsevärd potential till effektivare kapacitetsutnyttjande genom att främja ökad cykeltrafik. Det finns även potential att förbättra cykelpendling i mindre och medelstora städer samt i den tätortsnära landsbygden.

Det är därför angeläget att Trafikverket aktivt och kontinuerligt arbetar med cykling vid planering av ny infrastruktur och att det sker tidigt i planeringsprocessen. Särskilt vid investeringar som innebär mittseparering behöver frågan uppmärksammas för att säkerställa att trafiksäker-

heten och tillgängligheten för cyklister inte försämras. Trafikverket behöver även beakta möjligheterna för cykling i samband med drift- och underhållsåtgärder.

Satsningar på cykelåtgärder i den nationella planen motsvarar anläggning av närmare 40 mil ny cykelväg längs det nationella vägnätet under planperioden. Det handlar om cykelvägar längs vägsträckor som tidigare har mötteseparerats och där behovet av cykeltrafik inte har kunnat tillgodoses. Det handlar också om nya cykelvägar för att förbättra möjligheter till arbetspendling i större tätortsregioner. Satsningar på cykling kopplat till besöksnäringen medfinansieras också av staten via den nationella planen, däribland Kattegattleden och Ölandsleden. Medlen kan även användas till åtgärder som planskilda korsningar, skyltning och cykelparkeringar vid bytespunkter.

Totalt satsas drygt 4,8 miljarder kronor på åtgärder för ökad och säker cykling under perioden 2014–2025. De dryga 3,4 miljarder som satsas på cykling i länsplanerna och den nationella planens 1,4 miljarder kronor innebär sammantaget en avsevärd ökning jämfört med tidigare planperiod. En stor del av behoven att utveckla infrastrukturen för cykling återfinns längs det kommunala och regionala vägnätet. Regeringen ser därför positivt på den förhållandevis stora satsning som görs i länsplanerna. Likaså bör Trafikverkets arbete med att samordna och stötta kommunala och regionala cykelsatsningar fortsätta. Regeringen avser att noga följa upp hur satsningarna på cykel genomförts på alla nivåer.

En utmaning när det gäller cykling är att öka säkerheten för cyklisterna och deras medtrafikanter. Ytterligare kunskap behövs bl.a. när det gäller underhåll och vinterväghållning för att kunna vidta effektiva åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

#### *Forskning och innovation inom transportsektorn*

Transportsektorns samlade utmaning är att kunna möta en förväntad kraftigt ökad efterfrågan på transporter och samtidigt utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem. En snabbare förnyelse av transportsystemet för att möta denna utmaning förutsätter, utöver de investeringar och övriga åtgärder som har nämnts ovan, ett ökat fokus på forskning och innovation på såväl kort som lång sikt. Kapaciteten i transportsystemet måste öka, men det tar lång tid att åstadkomma. På kort sikt måste fokus därför ligga på att förbättra det befintliga transportsystemet. Det måste bli mer robust, pålitligt, säkert och miljövänligt och delarna måste hänga ihop till nytta för användarna. Utveckling och införande av ny teknik i transportsystemet måste stimuleras. Potentialen i ny informationsteknik, elektrifiering och automatisering måste därför utnyttjas fullt ut.

Forsknings- och innovationsverksamheten måste beakta utvecklingsbehov från såväl medborgarnas som näringslivets och samhällets

perspektiv. Det är viktigt att åstadkomma god tillgänglighet för medborgare och näringsliv. Transportsystemet ska vara användbart för alla och erbjuda transportmöjligheter med god kvalitet till arbete, skola och service. För näringslivet handlar det mycket om att åstadkomma ett pålitligt och robust transportsystem med god kapacitet och framkomlighet. Från ett samhällsperspektiv ställer målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem krav på såväl samhällsekonomisk effektivitet, som grundläggande tillgänglighet, som hänsyn till hälsa, klimat- och övriga miljöeffekter samt sociala välfärdseffekter i övrigt. De nationella och internationella klimatmålen utgör en allt större utmaning. Trafikverket är en av flera viktiga aktörer som måste samverka för att nya lösningar ska komma till stånd.

En snabbare utveckling förutsätter ett effektivare samarbete mellan transportsektorns aktörer. De gäller även de statliga myndigheterna. Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket har nu alla fått mandat och ansvar för att bedriva forskning och innovation inom respektive område. Trafikverket har även i uppgift att följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom hela transportområdet. Ett konkret uttryck för det är finansieringen av sjö- och luftfartsforskning med 50 miljoner kronor per år för respektive område.

På regeringens uppdrag har Trafikverket, tillsammans med Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen, samlat redovisat inriktningen för myndigheternas egna och gemensamma forsknings- och innovationsverksamhet inom planperioden (dnr N2013/121/TE). Rapporten är, med de kompletteringar som nämns i denna plan, en bra utgångspunkt för vidare utveckling av forsknings- och innovationsverksamheten inom alla trafikslag och samarbetet mellan de fyra transportmyndigheterna och transportsektorns övriga offentliga och privata aktörer, till gagn för medborgare, näringsliv och samhälle.

Innovation innebär implementering av ny teknik eller nya processer i verkligheten. Det stora hindret är ofta kostnaden för test och demonstration. Det är viktigt att Trafikverket underlättar test- och demonstrationsverksamhet inom sektorn i samverkan med berörda aktörer. Ett exempel är den innovationsupphandling av elvägar som Trafikverket nu gör i samverkan med bl.a. Statens energimyndighet. Förutom elektrifiering röner automatisering ett stort och snabbt ökande internationellt intresse. Det är angeläget att Trafikverket medverkar aktivt även i denna utveckling för att se till att kopplingen till infrastrukturen blir bästa möjliga ur samhällets synvinkel. Konkret handlar det om automatisering av delar av såväl personbilstrafiken som lastbils- och busstrafiken. Trots en förväntad minskande befolkning antas flera glesbygdsområden behålla eller öka sin ekonomiska betydelse för landet. I dessa områden liksom i andra mer glesbefolkade områden är det en stor utmaning att skapa väl fungerande transportsystem för såväl

näringsliv som medborgare. Kunskap om transporter i dessa områden måste öka och innovativa lösningar måste utvecklas.

Regeringen har i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) uttryckt att transportsystemet bör utformas så att det bidrar till utvecklingen av mer attraktiva livsmiljöer. En del i detta är att ta hänsyn till barn, äldre och andra utsatta grupper, vilket behöver vara en av flera utgångspunkter vid utformningen av stadens trafikmiljöer. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer behöver öka. Åtgärder för att förbättra möjligheterna att förflytta sig till fots, med cykel eller med kollektivtrafik behöver fortsatt prioriteras, bl.a. för att bidra till minskad ohälsa orsakad av olyckor, buller och luftföroreningar. Det behövs även en ökad kunskap om hur utvecklingen av transportsystemet bättre kan samordnas med ökad samhällsplanering och andra områden som näringslivsutveckling, regionalt tillväxtarbete etc. Detta är tillsammans med nya innovativa lösningar centralt för utveckling av ett mer yt- och kostnadseffektivt samt hållbart transportsystem som kan möta ökande krav från resenärer och godskunder i hela landet. Här kan t.ex. avancerade busstrafiklösningar bidra till den önskade utvecklingen. Trafikverket medverkar i arbetet med att realisera s.k. Bus Rapid Transit (BRT) i Malmö, Karlstad, Stockholm och Borås.

Regeringen avser att årligen följa upp forskning och innovation som motiveras av myndigheternas uppgifter. Trafikverket ska också tillsammans med övriga transportmyndigheter vart fjärde år i samband med åtgärdsplaneringen inkomma med en uppdaterad samlad redovisning av inriktningen för myndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet inför kommande planperioder.

Regeringen anser att det även kan behövas oberoende, periodiskt återkommande, djupare utvärderingar av myndigheternas samlade forsknings- och innovationsverksamhet och effekterna av denna. Det bidrar till effektivare användning av medlen, särskilt på lång sikt. På regeringens uppdrag har Trafikanalys redovisat ett förslag till modell för utvärdering av forsknings- och innovationsverksamheten.

Trafikverket ska avsätta 6,4 miljarder för forskning och innovation. Av dessa medel ska minst 0,6 miljarder kronor avsättas till forskning och innovation inom sjöfartsområdet samt minst 0,6 miljarder kronor till luftfartsområdet. Beslut om insatser ska ske i samverkan med Sjöfartsverket och Luftfartsverket. För sjöfarten innebär detta en kraftfull ambitionshöjning. Forskning och innovation inom sjöfartsområdet respektive luftfartsområdet får i och med regeringens beslut en långsiktig anslagsfinansiering.

### *Förbättrad produktivitet och effektivitet*

De medel som satsas inom infrastrukturområdet ska användas så effektivt som möjligt. Den tidigare snabbt ökande kostnadsutvecklingen inom väg- och järnvägsbranschen har skapat problem med att genomföra redan beslutade åtgärder och påverkar utrymmet för åtgärder i framtiden. Denna utveckling måste motverkas genom mer ändamålsenliga upphandlings- och kontraktsformer och incitament för ökad produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen.

Regeringen har tagit flera initiativ med detta syfte. Bl.a. har det skapats förutsättningar för att Trafikverket ska kunna vara en effektiv och renodlad statlig beställare av infrastruktur. Tidigare statlig verksamhet för projektering, underhåll och byggande har bolagiserats för ökad konkurrens och effektivisering. Ett nytt styrramverk införs med särskilt fokus på styrning och effektivisering av drift och underhåll av befintlig transportinfrastruktur.

Trafikverket ska också, i egenskap av den största statliga beställaren av anläggningsarbeten, föregå med gott exempel och effektivisera sin egen verksamhet. Regeringen ställer sig positiv till det effektiviseringsarbete som Trafikverket initierat. Med de ytterligare effektiviseringar för trafikledningen av tåg som regeringen möjliggör med särskilda satsningar, bör Trafikverkets totala effektivisering under perioden 2014–2025 kunna motsvara cirka 17 miljarder kronor. Tack vare effektiviseringen kommer fler åtgärder att kunna genomföras inom den ekonomiska ramen och pengarna räcker därför till mer infrastruktur.

Den av regeringen tillsatta Produktivitetskommittén överlämnade i juni 2012 sitt betänkande "Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen" (SOU 2012:39) enligt vilket kommittén såg en stor potential att öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen. Bland exemplen märks god framförhållning vad gäller planering och upphandling, ökad andel totalentreprenader samt ett mer industriellt anläggningsbyggande. Dessa och andra goda förslag måste nu omsättas till verklighet. Här ligger en stor utmaning för Trafikverket och alla berörda teknikkonsulter och entreprenadföretag att omsätta dessa och andra goda förslag till ökad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen. Regeringen kommer att noga följa utvecklingen och har uppdragit åt Trafikanalys att analysera och utvärdera hur Trafikverket arbetar med dessa frågor och även följa hur kostnadsutvecklingen inom branschen sammantaget utvecklas.

Ett sätt att öka effektivitet och produktivitet, såväl inom Trafikverket som i transportsektorn som helhet, kan vara att utveckla och tillämpa innovationsupphandling. Givet de stora volymer, som Trafikverket upphandlar kan en bred tillämpning av innovationsupphandling få betydelse för innovationstakten. Detta såväl inom Trafikverkets eget område som inom transportsektorn och anläggningsbranschen som helhet, där

Trafikverket är en dominerande aktör. Därför har regeringen uppdragit åt Trafikverket att undersöka var och hur olika former av innovationsupphandling skulle kunna tillämpas. Trafikverket ska även prova och planera för en bred tillämpning av innovationsupphandling.

#### *Konkurrensutsatt underhåll av järnvägen sparar resurser*

Regeringen har under de senaste åren lagt grunden för en mer effektiv statlig verksamhet inom transportområdet. Utgångspunkten för arbetet har varit att förstärka och samla de verksamheter som svarar för statens kärnuppgifter och samtidigt bolagisera konkurrensutsatt verksamhet som inte bör bedrivas i myndighetsform. Inriktningen har visat tydliga tecken på att vara framgångsrik. Förändringsarbete av denna omfattning måste få ta tid att verka. Uthållighet är därför nödvändigt. Regeringens intentioner är att fortsätta arbetet med den pågående effektiviseringen av Trafikverkets verksamhet och transportsektorn i stort. Enligt regeringens mening innebär större organisatoriska förändringar avseende utförandet av drift och underhåll av den statliga järnvägsinfrastrukturen skulle ha en negativ inverkan på effektiviteten. Regeringen bedömer att ett återtagande av utförandet av drift och underhåll i Trafikverkets regi är förenat med stora risker och kostnader. Det skulle inte leda till att mer åtgärder i järnvägen kan genomföras för de avsatta medlen. I stället bedömer regeringen att det finns en överhängande risk för att de kraftsamlingar som krävs för att möta järnvägens stora utmaningar skulle försvagas i hög grad vid ett återtagande. Det nu pågående förbättringsarbetet mellan Trafikverket och järnvägens aktörer skulle sättas på spel och riskerar att tappa fart. Det finns heller inga analyser eller utredningar som visar att ett annat slag av organisering skulle klara de rådande utmaningarna bättre än den nuvarande.

#### *Internationella samarbeten*

Internationell handel och gränsöverskridande samarbeten har stor påverkan på transportsystemet i Sverige. Inte minst samarbetet inom EU har drivit på utvecklingen med gränsöverskridande projekt, gemensamma mål och regler. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), Gröna korridorer och inrättandet av internationella godskorridorer för ett europeiskt järnvägsnät är några av de åtgärder som främjar möjligheterna att resa samt stärker svenskt näringslivs konkurrenskraft och långsiktigt hållbara transporter såväl inom som utanför Sveriges gränser.

TEN-T är en viktig del i att strävan att skapa ett väl fungerande europeiskt transportsystem. De flygplatser, hamnar samt stomnät och övergripande nät som är utpekade i TEN-T, däribland den s.k. nordiska triangeln, är strategiska i syfte att ha ett väl fungerande transportnät i ett europeiskt perspektiv. Sverige har framgångsrikt tillsammans med Finland pekat ut Botniska korridoren som en viktig länk i syfte att knyta samman norra Skandinavien med övriga Europa. Regeringen avsätter under planperioden 2014–2025 drygt 3,85 miljarder kronor för att öka kapaciteten på Ostkustbanan i den sydliga delen av korridoren. Därtill

ska Trafikverket genomföra andra nödvändiga reinvesterings- och trimningsåtgärder på den befintliga infrastrukturen i korridoren, bl.a. på Stambanan genom övre Norrland och E4. I samband med kommande planrevideringar kan ytterligare investeringar i Botniska korridoren komma att övervägas.

Redan i dag pågår en rad samarbeten mellan grannländerna i norra Europa i frågor som rör transporter och transportinfrastruktur. Formella samarbeten finns bl.a. under Barentsrådet (Barents Euro-Arctic Pan-European Transport Area), Nordliga Dimensionen (Nordliga Dimensionens Partnerskap för Transporter och Logistik), Östersjöstrategin och Skandinaviska luftfartssamarbetet.

För ett litet land som Sverige är det viktigt att ha ett brett internationellt samarbete. Förutom EU-samarbetet har Näringsdepartementet bilaterala överenskommelser om transportpolitiskt samarbete med såväl USA som Kina och Japan. De omfattar olika teman som trafiksäkerhet, järnväg (bl.a. byggnadsteknik, vinterunderhåll och åtgärder för förbättrad punktlighet), automatiserade transporter och kollektivtrafik m.m. Såväl myndigheter som akademi medverkar i dessa samarbeten m.m.

### *Kopplingar till Norge*

Gränsen mellan Sverige och Norge är drygt 160 mil lång. Det finns ett stort antal gränsöverskridande passager på väg och järnväg som är av mycket stort intresse för båda ländernas näringsliv och för att sammanbinda arbetsmarknadsregioner med varandra. Som exempel kan nämnas järnvägsstråket Malmbanan och Ofotenbanen längst i norr där ett samordnat införande av signalsystemet ERTMS och en gemensam trafikledning bör övervägas för att öka effektiviteten, Mittbanan och Meråkerbanen i ländernas mellersta delar där bland annat järnvägens beskaffenhet vid riksgränsen på den svenska sidan, det så kallade Stora helvetet, behöver hanteras. Regeringen inväntar en åtgärdsvalsstudie från Trafikverket och har beredskap för att vidta åtgärder i enlighet med resultatet. I söder är järnvägsstråken mellan Oslo och Stockholm och Oslo och Göteborg viktiga i ett gränsöverskridande perspektiv. Parallellt med järnvägsstråken kan också nämnas viktiga vägar såsom E10, E14, E18 och E6. Dessa järnvägs- och vägstråk kopplas till hamn- och luftfartsnoder som är väsentliga för båda länderna såsom exempelvis Göteborgs hamn, Narviks hamn, Landvetter och Gardermoen. Sveriges och Norges regeringar är överens om att utvecklingen av de gränsöverskridande transportinfrastrukturerna även innefattande nationella hamn- och luftfartsnoder fortlöpande ska ske i en dialog mellan departement och mellan de myndigheter som ansvarar för transportsystemet.

Kommunikationerna till Sälen/Trysil-området behöver förbättras för att besöksnäringen i regionen ska kunna utvecklas. En avgörande faktor för att kunna attrahera europeiska besökare är snabba och effektiva flygförbindelser. Med en utbyggd flygplats finns goda utvecklingsförutsätt-



ningar för Sälen/Trysil-området. Regeringen gör bedömningen att ett statligt investeringsstöd är nödvändigt för att flygplatsinfrastrukturen ska kunna bidra till den utvecklingen. Regeringen avsätter 250 miljoner kronor i ett statligt investeringsstöd till landningsbanan i Sälen. Regeringen förutsätter att även andra intressenter bidrar med finansieringen av flygplatsinfrastrukturen. Ett sådant investeringsstöd måste anmälas till EU-kommissionen. Investeringsstödet kan ges under förutsättning att EU-kommissionen ger sitt godkännande.

### *Kopplingar till Danmark*

Den gränsöverskridande infrastrukturen i Öresundsregionen har stor betydelse för såväl personresandet mellan Skåne och Själland, som långväga godstransporter mellan Skandinavien och kontinenten. En ny fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland via Fehmarn bält, som beräknas vara färdigställd 2021, kommer att förbättra förutsättningarna för framför allt långväga järnvägstrafik. Den ökade trafik som förbindelsen möjliggör kan medföra krav på åtgärder även i Öresundsregionen och på sikt möjligen en ny fast förbindelse över Öresund. Regeringen anser att möjligheterna till att utöka kapaciteten på Öresundsbron i första hand ska tas tillvara. Utifrån ett längre tidsperspektiv behöver förutsättningarna för och behovet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör utredas vidare. Förutsättningarna för ett sådant arbete påverkas dels av att flera olika alternativ för fasta förbindelser diskuteras i regionen, dels av möjligheterna till anslutande infrastruktur på respektive sida av sundet.

### Planering och uppföljning

#### *Nytt ekonomiskt planeringssystem*

I detta beslut, tar regeringen även beslut om vilka namngivna objekt som Trafikverket ur ekonomisk planeringssynpunkt får byggstarta under 2014–2016 och vilka namngivna objekt som ska förberedas för byggstart 2017–2019. Det innebär att Trafikverket ska genomföra planeringen i enlighet med det nya ekonomiska planeringssystem som regeringen presenterade i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118).

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

Trafikverket ska årligen lämna underlag till regeringen om vilka investeringsobjekt som är färdiga för byggstart inom den närmaste treårs-

perioden inklusive förslag till finansiering samt till vilka objekt som ska förberedas för byggstart under den följande treårsperioden. Regeringen får därmed en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget för de stora investeringsobjekten.

### *Uppföljning*

#### *Drift, underhåll och reinvestering*

Utöver det som nämns ovan, däribland utvecklingen av styrramverket för drift- och underhållsverksamheterna, ska Trafikverket årligen i samband med årsredovisningen rapportera till regeringen effekterna av de åtgärder som genomförs för att upprätthålla kvaliteten och tillgängligheten på väg- och järnvägsnäten. Detta nuläge ska jämföras med de tre senaste åren avseende leveranskvaliteterna. Vid den årliga rapporteringen ska Trafikverket även redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att effektivisera verksamheten.

#### *Investeringar under 50 miljoner kronor och andra åtgärder*

Regeringens indelning av åtgärderna under denna post i de två kategorierna *Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar* respektive *Övrig utveckling* ökar möjligheterna för styrning och uppföljning. Trafikverket ska återrapportera i enlighet med kategorierna. Trafikverket ska årligen rapportera genomförda åtgärder, deras kostnader och effekter.

*Av regeringen utpekade investeringar och åtgärder över 50 miljoner kronor* Trafikverket ska fortsätta uppföljningen av både kostnader och effekter för de större investeringsobjekten. Efterkalkyler av objektens samhälls-ekonomiska lönsamhet där både verkliga byggkostnader och nyttförändringar till följd av verklig trafikutveckling redovisas ska även fortsättningsvis redovisas årligen. Trafikverket ska vidare i samband med årsredovisningen redogöra för marknads- och indexutveckling, större avvikelser, bedömning av risker samt framdriften av de större investeringsobjekten. Trafikverket ska fortsätta att utveckla styrningen och uppföljningen av övriga utpekade investeringar i syfte att nå samma resultat som för de större, dvs. mindre kostnadsavvikelser och fördringar.

#### *Länsplanerna*

Trafikverket ska även fortsättningsvis årligen göra en samlad redovisning av länsplanerna för regional transportinfrastruktur, av vilken det ska framgå hur stor andel av respektive länsplan som genomförts och fördelningen totalt sett inom landet mellan olika infrastrukturåtgärder, statsbidrag och medfinansiering för olika ändamål i länsplanerna. Trafikverket ska i sin årliga fördelning av anslagen till länsplaner eftersträva att alla länsplaner är lika långt genomförda. För att kunna säkra en effektiv framdrift av stora investeringar kan det ibland vara nödvändigt att enskilda år ge vissa län en större tilldelning av länsanslagen. Eftersom en sådan princip innebär att andra län enskilda år får en mindre tilldelning bör den användas med försiktighet. Trafikverket bör i sådana fall ha en dialog med berörda län i syfte att nå samsyn om fördelningen. För län

som totalt sett fått ett snabbare genomförande av länsplanen bör i sådana fall tilldelningen ett enskilt år inte understiga 70 procent av normalfallet, medan län som fått ett långsammare genomförande inte bör få en medelstillsdelning som är under 80 procent av normalfallet. Genomförandet av länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska ske på sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan har genomförts till 2017.

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

#### *Trafikanalys kvalitetsgranskning*

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

#### *Förordningsändringar*

Framtagande och genomförande av åtgärdsplaner för transportinfrastruktur styrs dels av planeringsdirektiv som beslutas av regeringen inför en ny planeringsomgång, dels av förordningar. Förordningar av särskild betydelse är förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur, samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Förordningarna har tillkommit vid olika tidpunkter och har ändrats vid flera tillfällen för att hantera uppkomna problem eller förändrade förutsättningar. Riksdag och regering har beslutat om införandet av ett nytt planeringssystem som tillämpas för första gången från och med planperioden 2014–2025. Mot denna bakgrund avser regeringen att bereda förordningsändringar som ska bidra till att tydliggöra styrningen under såväl framtagande som genomförande av åtgärdsplaner. Även genomförandet av SERA-direktivet (Eurtoparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde) kan föranleda behov av förordningsändringar. Ändringarna bör vara genomförda senast till

påbörjandet av nästa planrevidering. I det kortare perspektivet avser regeringen att genomföra mindre justeringar av de aktuella förordningarna.