

2017-03-23
N2017/02312/TIF m.fl., se bilaga 3

Näringsdepartementet

Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2016/17:101)

3 bilagor

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029.

Regeringen uppdrar vidare åt de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna (länsplanerupprättarna) att för respektive län upprätta ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029.

Uppdragen ska genomföras i enlighet med de direktiv som finns i *bilaga 1 och 2*.

Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 augusti 2017. I redovisningen ska Trafikverket lämna förslag till åtgärder för den preliminära planeringsram som anges i *bilaga 1*. Redovisningen ska finnas tillgänglig på Trafikverkets webbplats tillsammans med samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typåtgärder. Samtidigt som Trafikverket redovisar uppdraget till regeringen ska verket remittera redovisningen. Av remisskrivelsen ska det framgå att remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 november 2017. En samlad

effektbedömning för den nationella planen ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 oktober 2017 och samtidigt finnas tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Sammanställningen ska innehålla samhällsekonomisk analys, transportpolitisk målanalys samt fördelningsanalys.

Länsplaneupprättarna ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 15 december 2017. Förslagen ska då vara remitterade och sammanställda. I redovisningen ska länsplaneupprättarna lämna förslag till åtgärder för de preliminära planeringsramar som anges i *bilaga 1*.

Trafikverket ska i samråd med länsplaneupprättarna, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och andra berörda myndigheter, såsom bl.a. Naturvårdsverket, Boverket och Riksantikvarieämbetet, sammanställa de samlade effekterna av samtliga planförslag som omfattas av uppdraget, dvs. nationell plan för utveckling av transportsystemet och länsplanerna tillsammans. Till grund för analysen av systemeffekterna ska Trafikverket upprätta en systemkalkyl. Sammanställningen ska innehålla samhällsekonomisk analys, transportpolitisk målanalys samt fördelningsanalys och ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 15 december 2017.

Trafikverket ska senast den 31 augusti 2017 lämna en särskild redovisning till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) om krisberedskap och totalförsvaret.

Ärendet

Regeringen uppdrog den 21 maj 2015 åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029. Trafikverket redovisade uppdraget den 30 november 2015. Regeringen har därefter inom några områden begärt kompletterande uppgifter från Trafikverket. Kompletteringar har lämnats om bl.a. trimning, effektivisering, miljöinvesteringar, forskning och innovation samt åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Regeringen överlämnade under hösten 2016 propositionerna Budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) och Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) till riksdagen.

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i de båda propositionerna (bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100 och bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Regeringens propositioner och riksdagens beslut med anledning av dessa anger förutsättningarna för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas arbete i åtgärdsplaneringen.

De ekonomiska ramarna för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2018–2029 ska i enlighet med riksdagens beslut med anledning av propositionen (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101) uppgå till 622,5 miljarder kronor. Av den ekonomiska ramen ska:

- 333,5 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet,
- 125 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar, samt
- 164 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

På regeringens vägnar



Anna Johansson



Emma Hermansson

Kopia till

Länsplaneupprättarna:

Gotlands kommun

Gävleborg läns landsting

Hallands läns landsting

Jämtlands läns landsting

Jönköpings läns landsting

Kronobergs läns landsting

Länsstyrelsen i Stockholms län

Norrbottnens läns landsting

Samverkansorganet i Blekinge län

Samverkansorganet i Dalarnas län

Samverkansorganet i Kalmar län

Samverkansorganet i Södermanlands län

Samverkansorganet i Värmlands län

Samverkansorganet i Västerbottens län

Skåne läns landsting

Uppsala läns landsting

Västernorrlands läns landsting

Västmanlands läns landsting

Västra Götalands läns landsting

Örebro läns landsting

Östergötlands läns landsting

Statsrådsberedningen

Justitiedepartementet

Försvarsdepartementet

Socialdepartementet

Finansdepartementet

Kulturdepartementet

Miljö- och energidepartementet

Boverket

Försvarsmakten

Luftfartsverket

Naturvårdsverket

Riksantikvarieämbetet

Sjöfartsverket

Skogsstyrelsen

Trafikanalys
Transportstyrelsen
Länsstyrelsen i Blekinge län
Länsstyrelsen i Dalarnas län
Länsstyrelsen i Gotlands län
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Länsstyrelsen i Hallands län
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Skåne län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Värmlands län
Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen i Östergötlands län



Direktiv för åtgärdsplaneringen för planperioden 2018–2029

Innehållsförteckning

1. Utgångspunkter för åtgärdsplaneringen.....	3
1.1 Generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar	3
1.2 Generella krav på redovisning	4
2. Trafikslagsövergripande nationell plan.....	6
2.1 Planens omfattning.....	6
2.2 Redovisning i förhållande till prioriterade utmaningar.....	6
2.3 Forskning, innovation och utveckling	9
2.4 Vidmakthållande av transportsystemet.....	10
2.5 Utveckling av transportsystemet.....	11
Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur.....	13
Stadsmiljöavtal.....	13
Namngivna objekt i nationell plan.....	14
3. Trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	18
3.1 Planernas omfattning	18
3.2 Pågående åtgärder	18
3.3 Övriga krav på planförslagen	18
4. Ekonomiska ramar	20
4.1 Ekonomiska ramar för länsplanerna	21
5. Finansiering av åtgärder i den nationella planen	22
5.1 Anslag (exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T)	23
5.2 Från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T (anslag)	23
5.3 Medfinansiering genom bidrag från kommuner eller företag.....	23

5.4 Anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm	24
5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt.....	24
5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter .	24
5.7 Banavgifter.....	24
6. Regeringens granskning	25

1. Utgångspunkter för åtgärdsplaneringen

Trafikverket ska presentera ett förslag till en ny nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 (nedan kallad nationell plan). De regionalt utvecklingsansvariga aktörerna (länsplaneupprättarna) ska för samma period för respektive län upprätta ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur (nedan kallade länsplaner).

1.1 Generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar

De transportpolitiska målen¹, de transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Dessutom ska regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2016/17:TU4, rskr 2016/17:101) i sin helhet utgöra utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. För länsplaneupprättarna utgör även regionala systemanalyser eller motsvarande regionala inriktningsunderlag en utgångspunkt.

Trafikverket ska i framtagandet av förslaget till nationell plan samråda med andra berörda myndigheter. Trafikverket ska i framtagandet av förslaget till nationell plan föra dialog med länsplaneupprättare och andra berörda aktörer.

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

Trafikverkets förslag till nationell plan och länsplaneupprättarnas förslag till länsplaner ska, där så är relevant, baseras på underlag som är framtaget efter samråd med andra länder.

¹ Samt riksdagens kommande ställningstagande om ett sektorsmål för transportsektorns utsläpp av växthusgaser (se prop. 2016/17:146).

I förslaget till plan ska prisnivå 2017 tillämpas.

1.2 Generella krav på redovisning

Nedan beskrivs vad som ska redovisas i förslaget till nationell plan respektive förslagen till länsplaner. Ytterligare specifika krav på redovisningen av den nationella planen beskrivs i avsnitt 2. Specifika krav på redovisningen för länsplaner beskrivs i avsnitt 3.

Den nationella planen och länsplanerna ska innehålla redovisningar av:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 4 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på samt hur prioriteringarna motiveras. I detta ligger också att beskriva hur eventuella målkonflikter hanterats.
- Vilka osäkerheterna är i bedömningen av dels åtgärdernas samhällsekonomiska effekter inklusive icke prissatta effekter, dels åtgärdernas bidrag till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.
- Hur dessa osäkerheter hanterats.
- Hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagövergripande perspektiv har tillämpats i förslagen till planer. Det ska tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts. Om fyrstegsprincipen eller ett trafikslagsövergripande perspektiv inte tillämpats ska det redovisas och motiveras.

Därutöver ska följande dokument levereras i enlighet med uppdraget:

- En väl dokumenterad och kvalitetssäkrad samlad effektbedömning för förslaget till nationell plan med samhällsekonomisk analys inklusive icke prissatta effekter, transportpolitisk målanalys samt fördelningsanalys (separat redovisningsdatum). Tillsammans och samtidigt med denna samlade effektbedömning ska Trafikverket redovisa resande och transporter med olika trafikslag, uppdelat på korta och långa resor/transporter för nuläget samt planförslagets effekter på resande och transporter med olika trafikslag, uppdelat på korta och långa resor/transporter. Personresandet på väg indelas i bil, buss, gång respektive cykel. Personresandet på järnväg delas in i fjärrtåg, regionaltåg och övrig spårtrafik.

- En väl dokumenterad och kvalitetssäkrad samlad effektbedömning för förslaget till nationell plan och förslagen till länsplaner tillsammans med systemkalkyl, samhällsekonomisk analys inklusive icke prissatta effekter, transportpolitisk målanalys samt fördelningsanalys. Redovisas senast 15 december 2017.

Analyserna ska tydligt visa i vilken utsträckning förslagen bidrar till att det övergripande transportpolitiska målet samt att de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås.

Samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i den nationella planen och länsplanerna ska vara aktuella, kvalitetssäkrade, väl dokumenterade, finnas samlade och hållas tillgängliga för alla i anslutning till planförslagen från den tidpunkt då planförslagen skickas ut på remiss. De samlade effektbedömningarna för åtgärder i planerna ska innehålla samhällsekonomisk analys inklusive icke prissatta effekter, transportpolitisk målanalys samt fördelningsanalys. Analyserna ska tydligt visa i vilken utsträckning åtgärderna bidrar till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås och vilka målkonflikter som uppstår.

Vissa informations- och kunskapshöjande insatser, som inte tydligt anknyter till transportmyndigheternas grundläggande uppdrag, kan vara motiverade att genomföra förutsatt att de är kostnadseffektiva och ger värdefulla bidrag till de transportpolitiska målen. Sådana insatser bör styras genom tidsbegränsade uppdrag. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa förslag till konsekvensbedömda informations- och kunskapshöjande insatser som underlag för regeringens ställningstagande.

Trafikverket ska, med utgångspunkt från avsnitt 3.4.8 Krisberedskap och totalförsvaret i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21), information från Försvarmakten, rapporten Beredskap för trafiken vid ett långvarigt avbrott på Öresundsbron som Arbetsgruppen för Öresundsberedskap lämnat 26 februari 2016 (dnr N2016/01688/TIF), m.m., i åtgärdsplaneringen beakta möjligheter att vidareutveckla krisberedskapen, det civila försvaret och förmågan att hantera händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och ytterst krig. Trafikverket ska mot denna bakgrund senast den 31 augusti 2017 lämna en särskild redovisning till Regeringskansliet (Näringsdepartementet)

om bedömda hot, risker, utmaningar och förslag till åtgärder för att säkerställa robusthet och utbytbarhet avseende kritisk infrastruktur och samhällsviktiga transporter. Informations- och kommunikationssäkerhetsfrågor och behov av skalskydd ska beaktas. Bedömning av hot, risker och utmaningar ska bl.a. baseras på andra myndigheters framtagna underlag och analysen.

2. Trafikslagsövergripande nationell plan

2.1 Planens omfattning

Den nationella planen ska avse perioden 2018–2029 och omfatta:

- Drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar. Samtliga bantyper ska omfattas.
- Drift, underhåll och reinvestering av vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt bidrag för drift av enskild väg. Samtliga vägtyper ska omfattas.
- Investeringar i det statliga järnvägsnätet och i det statliga stamvägnätet.
- Trimmings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, dvs. åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur samt åtgärder för förbättrad miljö i befintlig infrastruktur.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Övrig verksamhet, däribland insatser för forskning, utveckling och innovation.
- Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m..
- Stöd för att främja hållbara stadsmiljöer.
- Bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar.
- Driftbidrag till icke statliga flygplatser.
- Bidrag till Inlandsbanan AB och Öresundsbrokonsortiet.
- Kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

2.2 Redovisning i förhållande till prioriterade utmaningar

Trafikverket ska redovisa hur planförslaget beaktar de prioriterade utmaningar som beskrivs i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21). Redovisningen ska ske enligt nedan.

Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

Regeringens klimatpolitik innebär att Sverige ska vara ett föregångsland i klimatarbetet och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

Regeringen överlämnade den 14 mars 2017 propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige (prop. 2016/17:146) till riksdagen. I propositionen föreslår regeringen att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären för att därefter uppnå negativa nettoutsläpp samt att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS) ska ha minskat med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Transportsektorns klimatpåverkan behöver därför minska kraftigt jämfört med dagens nivå. Riksdagens kommande ställningstagande om ett sektorsmål för transportsektorns utsläpp av växthusgaser ska också vara en utgångspunkt för detta uppdrag i enlighet med avsnitt 1.1.

Trafikverket ska redovisa en analys av hur de i planen föreslagna åtgärdernas samhällsekonomiska lönsamhet och bidrag till måluppfyllelse påverkas av möjliga framtida åtgärder och styrmedel som syftar till att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser i linje med riksdagens kommande ställningstagande. Analysen ska förhålla sig till olika handlingsalternativ i likhet med upplägget i Trafikverketst rapport *Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser* den 30 juni 2016 (dnr N2016/04636/TIF). I den mån Trafikverket bedömer att andra åtgärder än de som ingår i planförslaget kan bli relevanta i ett eller flera handlingsalternativ ska detta redovisas I analysen ska även ett livscykelperspektiv beaktas, dvs. hänsyn ska tas till klimatpåverkan från såväl utsläpp från trafik som utsläpp från byggande, drift och underhåll av infrastrukturen.

Trafikverket ska utöver den nämnda analysen redovisa möjligheterna att utöka verkets klimatkrav och klimatkalkyler vid upphandlingar så att även projekt under 50 miljoner kronor omfattas.

Investeringar för ett ökat bostadsbyggande

Trafikverket ska i förslaget till nationell plan beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i den nationella planen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggande; hur många ytterligare bostäder som åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de

beräknas vara färdigställda och vilken typ av bostadsbebyggelse det rör sig om. Kartläggningen ska ske i dialog med berörda kommuner och relatera till Boverkets bedömningar av bostadsbyggnadsbehov. Vidare ska Trafikverket delta i dialog med samordnaren för Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande (dnr N2016/07177/PBB). Om effekterna på bostadsbyggandet av en åtgärd är betydande och behovet av bostäder i den aktuella kommunen är stort ska redovisning även göras för enskilda objekt. I redovisningen ska det även ingå en bedömning av vilka effekter på resandet som den nya bebyggelsen kan ha. Trafikverket ska övergripande beskriva hur de gått tillväga för att göra kartläggningen.

Förbättra förutsättningarna för näringslivet

Näringslivets konkurrenskraft bygger på tillförlitliga transporter, inom Sverige och genom länkar med resten av världen. Godsets framkomlighet är en prioriterad fråga för regeringen. Trafikverket ska ta fram en samlad redovisning av hur förslaget till nationell plan bidrar till att skapa goda förutsättningar för effektiva godstransporter såväl inom Sverige som till grannländerna och omvärlden i övrigt. Redovisningen ska omfatta såväl åtgärder avseende vidmakthållande som utveckling, inklusive så kallade trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur. Redovisningen ska så långt som möjligt även omfatta åtgärder i länsplanerna. Betydelsen av enkla, effektiva åtgärder ska särskilt studeras och beskrivas, liksom hur planen bidrar till att skapa förutsättningar för intermodala lösningar och effektiva logistiklösningar. Regeringen vill fortsatt främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Redovisningen ska därför omfatta en tydlig och motiverad beskrivning av vilka åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva för att åstadkomma en sådan överflyttning. Trafikverket har pekat ut hamnar av central betydelse för godstransporter. Trafikverkets redovisning bör omfatta en beskrivning av hur dessa hamnar kan vara vägledande för framtida satsningar och prioriteringar av infrastrukturen.

Förstärka sysselsättningen i hela landet

Väl fungerande transporter underlättar arbetsresande och därmed matchningen på arbetsmarknaden. Utveckling av infrastruktur innebär temporärt arbetstillfällen, men även förändring av olika strukturer i samhället. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redovisa hur planen påverkar sysselsättningen i hela landet, dels inom direkt berörda bygg- och

transportbranscher, dels på sikt i samhället i stort samt hur behovet av gränsöverskridande resor har beaktats.

Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

Digitaliseringens möjligheter att effektivisera, kvalitetssäkra och erbjuda alternativ till resande och transporter behöver tas tillvara. I förslag till nationell plan ska Trafikverket beskriva hur hänsyn tagits till digitaliseringens möjligheter och krav på ett övergripande plan och hur Trafikverket beaktat digitalisering, inbegripet samverkan med bredbandsutbyggande aktörer, i respektive del av planen.

Ett inkluderande samhälle

Infrastrukturen kan genom sin utformning bidra till ett mer sammanhållet samhälle där alla har rätt till tillgänglighet värnas.

Trafikverket ska redovisa vad social hållbarhet innebär när det gäller transportinfrastruktur och hur social hållbarhet kan integreras i transportplaneringen. Redovisningen ska omfatta hur olika gruppers tillgänglighet, rörlighet och livskvalitet i övrigt påverkas av transportsystemets utformning och funktion samt vilken betydelse transportsystemet har för integrationen av nyanlända i samhället.

Det trafikslagsövergripande arbetet för att etablera ett nationellt prioriterat nät av tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning ska fortsätta. Trafikverket ska redovisa hur myndigheten utvecklar arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för ökad tillgänglighet.

2.3 Forskning, innovation och utveckling

Ett långsiktigt hållbart transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar. Förslaget till nationell plan ska redovisa vilka resurser som bör avsättas till forskning och innovation inom utveckling respektive vidmakthållande för att utveckla och förnya transportsystemet så att det blir långsiktigt hållbart.

Trafikverket ska beskriva vilken forskning och innovation som bör prioriteras för att den nationella planen ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Trafikverket ska dessutom redovisa hur planen bidrar till de

prioriteringar inom forskning, innovation och utveckling som identifierats i avsnitt 6.5.2 i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21). Trafikverket ska också redogöra för hur insatser inom området bidrar till ökad kunskap. Trafikverkets prioriteringar ska motiveras. Slutligen ska Trafikverket beakta vad som anges avseende transportsektorn i propositionen Kunskap i samverkan – för samhällets utmaningar och stärkt konkurrenskraft (prop. 2016/17:50).

Trafikverket ska beskriva hur planförslagets insatser främjar utvecklingen och implementeringen av innovationer (inklusive digitala innovationer) och implementeringen av forskningsresultat i transportsystemet, inklusive i infrastrukturhållningen. Begreppet implementering inkluderar här även test- och demonstrationsmiljöer.

2.4 Vidmakthållande av transportsystemet

Trafikverket ska beskriva vilka åtgärder vad gäller drift, underhåll och reinvesteringar som bör prioriteras och hur de ekonomiska ramarna för vidmakthållande av väg- och järnvägsnätet bör fördelas på åtgärder för att bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Det är viktigt att drift- och underhållsverksamheten planeras och utförs så att den aktivt bidrar till att miljö kvalitetsmålen nås. Vad gäller persontransporter ska föreslagna åtgärder för vidmakthållande bidra till att andelen kollektivtrafik ökar. Prioriteringarna i förslaget ska motiveras. Trafikverkets avvägningar mellan avhjälpande och förebyggande underhåll respektive mellan underhåll och reinvesteringar ska redovisas och motiveras.

Trafikverket ska i en sammanhållen nationell underhållsplan baserad på anläggningens tillstånd och användning övergripande redovisa vilka större reinvesteringar- och underhållsåtgärder som planeras att genomföras under de första åren av planperioden, så långt som Trafikverkets planeringsunderlag medger tillräckligt säkra bedömningar. Planen ska omfatta minst tre år. Av planen ska framgå vad som bör prioriteras samt grunderna för detta. Planen ska löpande uppdateras.

Inriktningen vid planering av underhållsåtgärder ska vara att andelen förebyggande underhåll ska öka över tid för att minska behovet av avhjälpande underhåll.

Vid planering av åtgärder är det av vikt att Trafikverket utgår från långsiktig hållbarhet i alla dess dimensioner inklusive samhällsekonomisk lönsamhet och det är därmed viktigt att beakta anläggningens livscykel.

Trafikverket ska redogöra för åtgärdernas samlade effekter och samhällsekonomisk nytta inklusive icke prissatta effekter samt hur de bidrar till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås.

Förslag till ny nationell plan ska utöver ovanstående även redovisa följande delar var för sig:

- Kostnader för trafikledning, redovisat per trafikslag.
- Kostnader för drift och underhåll, redovisat per trafikslag.
- Kostnader för reinvesteringar, redovisat per trafikslag.

För anslagsposten vidmakthållande väg ska Trafikverket föreslå en fördelning på nedanstående delposter:

- Drift och underhåll.
- Bärighet och tjälsäkring.
- Bidrag till drift av enskilda vägar.

Trafikverket ska redovisa vilka större väg- respektive järnvägsanläggningar som färdigställs under planperioden, när i tid de beräknas tas i bruk samt vilka tillkommande kostnader för vidmakthållande de beräknas medföra under planperioden.

Trafikverket ska särskilt redovisa vilka konsekvenser föreslagna satsningar på vidmakthållande i nationell plan får för olika väg- och bantyper enligt Trafikverkets indelning av väg- och järnvägsnätet. Effekter för såväl regional som långväga persontrafik och godstrafik ska beskrivas.

Underhåll och reinvesteringar av el- och teleanläggningar finansieras inom ramen för vidmakthållande av statliga järnvägar.

2.5 Utveckling av transportsystemet

Satsningen på utveckling omfattar åtgärder inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Trafikverket ska beskriva vilka åtgärder för utveckling av transportsystemet som bör prioriteras och hur de ekonomiska ramarna för utveckling av transportsystemet bör fördelas på åtgärder för att bidra till att

det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Kapaciteten i transportsystemet, framför allt när det gäller järnvägen, behöver fortsatt förstärkas. Det är angeläget att planeringen i ökad utsträckning främjar en samhällsstruktur med goda möjligheter att resa kollektivt, till fots eller med cykel. Prioriteringarna i förslaget ska motiveras.

Vid prioriteringen av åtgärder ska förutsättningar för att möta behov av ökat bostadsbyggande, genom statliga infrastrukturåtgärder, vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. För att ett bostadsbyggnadsprojekt ska kunna påverka prioriteringen enligt ovan ska det präglas av hög genomförbarhet och en tidsmässig koppling till infrastrukturobjektet.

Regeringen gör genom stadsmiljöavtalen satsningar för att främja hållbara stadsmiljöer. Den pågående Sverigeförhandlingen har i uppdrag att förhandla om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i landets tre storstadsregioner samt främjar cykling (dir 2014:106 och 2014:113). Även landsbygderna har särskilda utmaningar som behöver beaktas. Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2016 (prop. 2015/16:1, utg.omr. 22) satsningar på bland annat kollektivtrafik i landsbygd. Regeringen ser behov av fortsatta satsningar på transportinfrastrukturen i landsbygd, för att förbättra för såväl persontransport som godstransport. Trafikverket ska ge förslag på inriktning och åtgärder för sådana satsningar under planperioden.

Vid planering av åtgärder är det viktigt att Trafikverket utgår från långsiktig hållbarhet i alla dess dimensioner och samhällsekonomisk lönsamhet och det är därmed viktigt att beakta anläggningens livscykel, däribland klimatförändringarnas påverkan på infrastrukturen.

Det är av stor betydelse att transportinfrastrukturen planeras utifrån landskapets värden och funktioner och att landskapsanpassningsaspekter integreras tidigt i planläggningsprocessen. Nya investeringar för alla trafikslag ska planeras och genomföras med hänsyn till natur- och kulturvärden och god resurshållning samt med höga krav på att begränsa föroreningar och klimatpåverkan

Trafikverket ska inför beslut om investeringar och upphandlingar i väg och järnväg göra en bred analys av vilken metod som ger störst effektivitet, nytta och produktivitet samt uppmuntrar till innovation i anläggningsbranschen.

Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur

Trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur avser investeringar upp till 100 miljoner kronor. Dessa åtgärder behöver inte namnges i Trafikverkets förslag till nationell plan. Regeringen höjer därmed beloppsgränsen i enlighet med Trafikverkets förslag i inriktningsunderlaget för planperioden. Trafikverket ska även fortsättningsvis ta fram samlade effektbedömningar som underlag för myndighetens beslut om åtgärder över 50 miljoner kronor.

Trafikverket ska redovisa vilka behov som finns per typ av trimnings- respektive miljöåtgärder. Det bör framgå av redovisningen hur behoven av trimningsåtgärder som främjar godstransporter ser ut. Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för en indikativ indelning av medel till trimnings respektive miljöåtgärder i befintlig infrastruktur för att bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås samt beskriva hur den indikativa indelningen förhåller sig till behoven. Prioriteringarna i förslaget ska motiveras. Trafikverket ska redogöra för samlad effekt och samhällsekonomisk nytta inklusive icke prissatta effekter för respektive föreslagen typåtgärd. Samlade effektbedömningar för typåtgärder ska hållas tillgängliga i enlighet med vad som anges i uppdraget.

Investeringar i el- och teleanläggningar som understiger 100 miljoner kronor ska ingå i trimningsåtgärder och finansieras med anslag.

Trafikverket ska föreslå en ekonomisk ram för planperioden för de utgifter som medfinansieras genom bidrag respektive förskottas (räntefria lån) från kommuner, landsting och företag.

Stadsmiljöavtal

Regeringen fattade 2015 beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, som ger möjlighet för kommuner och landsting att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik. Från och med 2017 omfattar stadsmiljöavtalen även insatser för ökat cyklande. Satsningen på stadsmiljöavtal ska förlängas efter 2018 och omfatta 1 miljard kronor årligen 2019–2029. Trafikverket ska analysera och redovisa hur stadsmiljöavtalen på bästa sätt ska samverka med/integreras i den nationella planen för infrastruktur.

Namngivna objekt i nationell plan

De namngivna objekten ska avse investeringar i transportinfrastrukturen med en beräknad totalkostnad över 100 miljoner kronor. De ska omfatta investeringar i statliga vägar och järnvägar samt bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar eller bidrag enligt förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Trafikverket ska i förslaget till nationell plan redogöra för vilka namngivna åtgärder som bör prioriteras under planperioden för att bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Prioriteringarna i förslaget ska motiveras.

De namngivna objekt som ingår i den av regeringen fastställda nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (dnr 2014/1779/TE m.fl.) har tidigare bedömts vara angelägna för transportsystemet. Om förutsättningarna för ett enskilt objekt tydligt förändrats ska Trafikverket göra en bedömning om objektet även fortsatt ska ingå i planförslaget.

Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken) och Lund–Hässleholm ska byggstartas under planperioden. Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg sker på ett kostnadseffektivt sätt som innebär att bästa möjliga effekt erhålls av respektive delsträcka. Analysen ska även inkludera vilka hastigheter som är lämpliga på olika delsträckor. Ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet.

Trafikverket ska samråda med den pågående Sverigeförhandlingen avseende förhandlingens uppdrag om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna.

Trafikverket bör verka för att införandet av det EU-gemensamma signalsystemet för tåg, European Rail Traffic Management System (ERTMS),

sker samordnat med Sveriges grannländer och i nära samråd med branschaktörerna samt med beaktande av järnvägens totala funktionssätt.

För varje objekt som föreslås ingå i den nationella planen för 2018–2029 och inte är pågående² ska Trafikverket, utöver de aktuella samlade effektbedömningar som verket enligt avsnitt 1.2 ska hålla tillgängliga, i sitt planförslag till regeringen särskilt ange följande t.ex. i tabellform:

- Mål/syfte med objektet.
- Grund för prioritering.
- Om objektet ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 (eventuellt ändrat namn på objektet redovisas).
- Kortfattad beskrivning av objektet, inklusive en beskrivning av eventuella etapper.
- Uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.
- Eventuella målkonflikter.
- Objektskostnad i 2017 års prisnivå, typ av kostnadskalkyl samt bedömt osäkerhetsintervall.
- Samhällsekonomisk lönsamhet inklusive icke prissatta effekter, dels med objektskostnad enligt planförslaget och dels med objektskostnad enligt bedömt osäkerhetsintervall.
- Om det i vissa fall finns särskilda skäl att förutsätta att en icke beslutade åtgärd genomförs så ska det tydligt anges att den samlade effektbedömningen bygger på ännu ej beslutade åtgärder, vilka dessa är, samt en indikation av hur den samhällsekonomiska lönsamheten förändras om dessa åtgärder inte kommer till stånd. I normalfallet ska föreslagna objekt inte förutsätta att andra icke beslutade åtgärder genomförs.
- Hur robust bedömningen av objektets lönsamhet är i förhållande till osäkerheter i kalkylförutsättningar och prognosantaganden.
- Status för den fysiska planeringen.
- I de fall det är relevant, status för planeringen av nära eller direkt anslutande infrastrukturinvesteringar i andra länder.
- Om relevant (se avsnitt 2.2) antal tillkommande bostäder.

² Med pågående objekt avses att byggtreprenaden är upphandlad och medlen på så vis är uppbundna vid ingången av 2018.

- Om objektet föreslås för byggstart år 1–3 (2018–2020), förberedelse för byggstart år 4–6 (2021–2023) eller föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden. Detta ska ske i enlighet med det uppdrag om byggstarter som beskrivs i *bilaga 2*.

Trafikverket ska redovisa samma information som anges ovan, exempelvis i tabellform, för ytterligare namngivna objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent. Dessutom ska aktuella samlade effektbedömningar hållas tillgängliga, i enlighet med vad som anges i avsnitt 1.2, även för dessa objekt. Därutöver ska effekterna på bostadsbyggandet om de är betydande beskrivas för objekten i enlighet med vad som sägs i avsnitt 2.2.

För samtliga namngivna objekt som föreslås ingå i planen ska Trafikverket i sitt förslag till regeringen särskilt ange:

- Beräknade utgifter och hur utgifterna fördelas på finansieringskällorna:
 - Anslag (exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T).
 - Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag.
 - Anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm.
 - Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt.
 - Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter.

Trafikverkets uppdrag avseende finansiering av namngivna objekt

Nedan beskrivs vilket uppdrag Trafikverket har samt vilken information myndigheten ska lämna avseende respektive finansieringsform.

- a) Anslag (exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T)
 - Utgifter som ska belasta anslag ska tillsammans med redan pågående objekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag rymmas inom de ramar som anges i avsnitt 4.
- b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag

- Trafikverket ska föreslå en total ekonomisk ram för de utgifter som ska finansieras med medfinansiering genom bidrag för de objekt som är pågående samt föreslås få byggstarta inom 1–3 år, jfr *bilaga 2*.
- Trafikverket ska ange vilka objekt som myndigheten bedömer ska medfinansieras genom bidrag. För varje objekt som Trafikverket bedömer ska medfinansieras genom bidrag ska Trafikverket ange beräknade bidragsfinansierade utgifter fördelat på grundutförande och tilläggsåtgärder.
- Trafikverket ska, efter samråd med berörda aktörer, beskriva vilka nyttor verket bedömer att de medfinansierande parterna har av de investeringar eller investeringsdelar som medfinansieringen avser samt redovisa sina överväganden i förhållande till de riktlinjer och utgångspunkter för medfinansiering som anges i avsnitt 5.

c) Förskottering

- Trafikverket ska föreslå en ekonomisk ram för de totala utgifterna som finansieras genom förskottering (räntefria lån) för de objekt som är pågående samt föreslås få byggstarta inom 1–3 år, jfr *bilaga 2*.

d) Anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm

- Trafikverket ska ange vilka objekt myndigheten bedömer helt eller delvis ska finansieras direkt med trängselskatteanslag.

e) Lån som återbetalas med trängselskatt

- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, ange vilka objekt som myndigheten bedömer helt eller delvis ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret som återbetalas med trängselskatt.

f) Lån som återbetalas med infrastrukturavgifter

- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, ange vilka objekt med avgiftsfinansiering som myndigheten bedömer helt eller delvis ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret.

3. Trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

3.1 Planernas omfattning

Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2018–2029. Vilka åtgärder som kan omfattas av länsplanerna framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

3.2 Pågående åtgärder

Länsplaneupprättarnas förslag till nya länsplaner bör innehålla de objekt i nu gällande planer som byggstartats³ men inte avslutats vid ingången av 2018.

3.3 Övriga krav på planförslagen

Länsplaneupprättarna ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Prioriteringar i förslaget ska motiveras och effekterna på de transportpolitiska målen ska redovisas. Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta behov av ökat bostadsbyggande, genom statliga infrastrukturåtgärder, vägas in tillsammans med de transportpolitiska målen. För att ett bostadsbyggnadsprojekt ska kunna påverka prioriteringen enligt ovan ska det präglas av hög genomförbarhet och en tidsmässig koppling till infrastrukturobjektet. Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan övervägas. Vad gäller persontransporter bör föreslagna åtgärder bidra till att andelen kollektivtrafik ökar.

Länsplaneupprättarna ska vid framtagande av länsplanerna beakta de prioriterade utmaningar som beskrivs i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21).

Länsplaneupprättarna ska lämna förslag till åtgärder i enlighet med planeringsramen i avsnitt 4.1.

³ Byggstart innebär i det här sammanhanget att byggtreprenaden är upphandlad och medlen på så vis är uppbundna.

De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplaneupprättarna ska i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna.

Länsplaneupprättarna ska redovisa hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan, hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering, hur medlen fördelas mellan trafikslagen samt hur mycket medel som de planerar lägga på cykelinfrastruktur.

Trafikverket ska, efter samråd med länsplaneupprättarna, föreslå en ekonomisk ram för hela planperioden för de utgifter som medfinansieras genom bidrag respektive förskottas (räntefria lån) från kommuner, landsting och företag.

Resultatet från Sverigeförhandlingens pågående förhandlingar om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna i Stockholms län, Västra Götalands län samt Skåne län ska beaktas av de aktuella länen.

Länsplaneupprättarna ska beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i länsplanen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet; hur många ytterligare bostäder som åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda och vilken typ av bebyggelse det rör sig om. Kartläggningen bör ske i dialog med berörda kommuner och relatera till Boverkets bedömningar av bostadsbyggnadsbehov. Vidare bör länsplaneupprättarna delta i dialog med samordnaren för Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande (dnr N2016/07177/PBB). Om effekterna på bostadsbyggandet är betydande och behovet av bostäder i den aktuella kommunen är stort ska de redovisas för enskilda objekt. I redovisningen ska det även ingå en bedömning av vilka effekter på resandet som den nya bebyggelsen kan ha. Trafikverket ska vara länsplaneupprättarna behjälplig i deras arbete att, för respektive länsplan, utföra samma kartläggning och redovisning som beskrivs i avsnitt 2.2 under rubriken Investeringar för ett ökat bostadsbyggande.

4. Ekonomiska ramar

Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. perioden 2018–2029 ska uppgå till 622,5 miljarder kronor och omfattar följande delar (bet. 2016/17:TU4):

- 125 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 164 miljarder kronor för vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag för drift av enskild väg, samt
- 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.

Ramarna är uttryckta i prisnivå 2017, omräkning kommer att ske enligt pris- och löneomräkning, PLO, i statsbudgetsystemet.

Trafikverket ska anpassa sin beräkning av räntesatsen de första sex åren i planen till rådande ränteläge för att få ett mer korrekt förhållande mellan anslagstilldelningen och den faktiska räntekostnaden. Trafikverket ska beakta den räntesats som Trafikverket redan bundit lån till men för nyupplåning/låneomsättning för år 2018 använda en räntesats på 1,00 procent, för år 2019 2,00 procent, för år 2020 3,00 procent för att åren därefter dvs. 2021–2029 använda räntesatsen 4,20 procent. Det innebär att följande räntor ska användas:

2018 1,85 procent, 2019 2,10 procent, 2020 2,50 procent, 2021 2,70 procent, 2022 3,10 procent, 2023 3,70 procent, 2024 4,05 procent, 2025-2029 4,20 procent.

Trafikverkets förslag till fördelning av ramen för vidmakthållandeanslaget för planperioden 2018–2029 ska för de första tre åren 2018–2020 utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2017 omräknat till prisnivå 2017. Medlen till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar ska fördelas så att ökningen av underhållet ska ske genom satsningar på reinvesteringar m.m. tidigt under planperioden. Medlen för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt bidrag till enskilda vägar ska fördelas jämnt över planperioden 2021–2029.

Trafikverkets förslag till fördelning av ramen för utvecklingsanslaget för planperioden 2018–2029 ska för de första tre åren 2018–2020 utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2017 omräknat till prisnivå 2017. För åren 2021–2029 ska Trafikverket utgå från en jämn fördelning av den återstående ramen. Miljöåtgärder i befintlig infrastruktur ska dock prioriteras tidigt under planperioden. Trafikverket ska i sin planering utgå från att positiva och negativa överföringsbelopp mellan 2017 och 2018 ska ingå i planeringsförutsättningarna, exklusive överföringsbeloppet för anslagsposten för räntor och återbetalning av lån.

Trafikverket ska för planperioden 2018–2029 planera för 1 miljard kronor per år för stadsmiljöavtalen.

Den övervägande delen av åtgärderna i den nationella planen ska finansieras med anslag. Förslaget till nationell plan ska vara tillräckligt robust för att medge flexibilitet vid eventuella kostnadsförändringar. Trafikverket ska beskriva förhållandet mellan osäkerheten i kostnadsberäkningarna för de enskilda namngivna objekten i den föreslagna planen och de ramar som beskrivs ovan, samt vilka antaganden om sannolikhetsfördelningar och samvariationer som ligger till grund för detta förhållande.

Regeringen har i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) föreslagit att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor i 2017 års priser för perioden 2010–2029. Riksdagen har beslutat i enlighet med regeringens förslag (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Dessa investeringar får finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den del av investeringen vars kapitalkostnader ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter.

4.1 Ekonomiska ramar för länsplanerna

Regeringen bedömer att den preliminära ramen för länen under planperioden 2018–2029 ska uppgå till 36 638 miljoner kronor, vilket är en ökning jämfört med nuvarande planperiod. Länsramarna är uttryckta i 2017 års priser och fördelningen framgår av tabellen nedan. I den preliminära ramen för berörda län är medel inräknade som bland annat får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift till ickestatliga

flygplatser. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2014–2025 vid utgången av 2017.

Stockholms län	8 571 miljoner kronor
Uppsala län	1 657 miljoner kronor
Södermanlands län	1 001 miljoner kronor
Östergötlands län	1 465 miljoner kronor
Jönköpings län	1 378 miljoner kronor
Kronobergs län	768 miljoner kronor
Kalmar län	931 miljoner kronor
Gotlands län	224 miljoner kronor
Blekinge län	532 miljoner kronor
Skåne län	4 442 miljoner kronor
Hallands län	1 189 miljoner kronor
Västra Götalands län	6 398 miljoner kronor
Värmlands län	1 003 miljoner kronor
Örebro län	1 030 miljoner kronor
Västmanlands län	827 miljoner kronor
Dalarnas län	1 128 miljoner kronor
Gävleborgs län	953 miljoner kronor
Västernorrlands län	889 miljoner kronor
Jämtlands län	521 miljoner kronor
Västerbottens län	919 miljoner kronor
Norrbottnens län	812 miljoner kronor

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planen och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut i nationell plan.

5. Finansiering av åtgärder i den nationella planen

Huvuddelen av åtgärderna i den nationella planen finansieras med anslag i enlighet med de ekonomiska ramar som beskrivs i avsnitt 4. I detta avsnitt lämnas en sammanställning över alla finansieringskällor som ligger till grund för den nationella planen.

I det följande beskrivs vilka förutsättningar och villkor som gäller för respektive finansieringsform.

5.1 Anslag (exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T)

Utgifter som ska belasta anslag ska tillsammans med redan pågående projekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag rymmas inom de ramar som anges i avsnitt 4.

5.2 Från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T (anslag)

De ramar som anges i avsnitt 4 inkluderar inte från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T, det transeuropeiska transportnätverket. Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att Sverige aktivt främjar ett sökande av bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF) och att projekt som tilldelats bidrag för TEN-T och CEF slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut av kommissionen.

5.3 Medfinansiering genom bidrag från kommuner eller företag

Medfinansiering av byggande av statlig transportinfrastruktur genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett bra sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet.

Infrastruktursatsningar bör dock styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. Trafikverkets arbete med medfinansiering genom bidrag ska genomföras enligt följande riktlinjer och utgångspunkter.

- De transportpolitiska målen ska vara en utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.
- Ansvarsfördelningen i fråga om statligt och kommunalt huvudmannaskap ska inte ändras.
- All medfinansiering ska vara frivillig.
- Initiativen ska som huvudregel komma från bidragsgivarna.
- All medfinansiering ska utgå från bidragsgivarnas nytta.
- Medfinansiering ska i första hand avse tillägg eller förbättringar i förhållande till projekt som Trafikverket ändå anser bör genomföras.
- Om medfinansiering ska gå till ett projekts grundutförande ska det motiveras särskilt.
- Trafikverket ska redovisa uppskattade nyttor hos medfinansiärerna, som en del i den samlade bedömningen. Särskild vikt ska läggas vid denna redovisning om medfinansieringen avser grundutföranden eller om nyttorna överstiger vad Trafikverkets gängse

bedömningsmodeller visar (t.ex. med avseende på exploateringsvärden).

5.4 Anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm

De ramar som anges i avsnitt 4 inkluderar inte anslag för trängselskatt i Stockholm och Göteborg. Anslagen får, förutom finansiering av system- och administrationskostnader, användas till vissa investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen samt till medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen respektive till vissa investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg.

5.5 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

I den utsträckning åtgärder med trängselskattefinansiering i ett första skede finansieras med lån i Riksgäldskontoret är det att betrakta som alternativ finansiering enligt 7 kap. 6 § i budgetlagen (2011:203), jfr avsnitt 5.3. Sådan finansiering bör skiljas från finansiering direkt med trängselskatteanslag. För överenskommelser som omfattar finansiering från trängselskatteinkomster gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag (se ovan). En förutsättning för eventuella förändringar i trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg är att de kan motiveras utifrån förekomsten av trängsel.

5.6 Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter

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

5.7 Banavgifter

Trafikverket ska beträffande förslaget till nationell plan redovisa prognosticerade intäkter för banavgifterna enligt järnvägslagen (2004:519) samt för de prognosticerade förändringar som Trafikverket bedömer utifrån Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november

2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, det s.k. SERA-direktivet.

6. Regeringens granskning

Regeringen kommer efter att ha tagit del av remissyttrandena att analysera Trafikverkets och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder utifrån de generella utgångspunkter och planeringsförutsättningar som beskrivs ovan, regeringens tidigare ställningstaganden samt riksdagens behandling av och ställningstaganden till propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 101).

Regeringen kommer därefter att fatta beslut om definitiva ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen.

Respektive län ska fastställa länsplanen senast två månader efter det att regeringen beslutat om de definitiva ramarna.

Näringsdepartementet

Uppdrag till Trafikverket om förslag på byggstarter

Trafikverket ska för de namngivna objekt som Trafikverket i enlighet med vad som anges *bilaga 1* har i uppdrag att föreslå ska ingå i nationell plan ange vilka objekt som föreslås få byggstarta år 1–3 samt få förberedas för byggstart år 4–6.

Trafikverkets förslag till objekt som bör få byggstarta år 1–3 (2018–2020)

Förslaget om vilka objekt som bör få byggstarta år 1–3 ska omfatta objekt där alla nödvändiga förberedelser är genomförda och där det i princip inte råder några osäkerheter kring att objekten i fråga kan påbörjas och genomföras på det sätt och till de utgifter som Trafikverket anger. Den fysiska planeringen bör vara så långt gången att en väg- eller järnvägsplan har fått laga kraft. Eventuella avsteg från denna utgångspunkt ska motiveras och en prognos lämnas för när väg- eller järnvägsplanen beräknas få laga kraft.

Trafikverkets uppdrag om finansiering för de objekt som föreslås få byggstarta år 1–3

- a) Anslag (exklusive trängselskatt och TEN).
- För objekt som Trafikverket föreslår bör få byggstarta år 1–3 (2018–2020) gäller att utgifterna som ska belasta anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska, tillsammans med redan pågående objekt och annan verksamhet som finansieras med anslaget, rymmas inom de

ekonomiska ramar och den fördelning över åren som beskrivs i *bilaga 1*.¹

- b) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag.
- Trafikverket ska föreslå en ekonomisk ram för de utgifter som bör finansieras med medfinansiering genom bidrag.
 - Trafikverket ska föreslå vilka objekt som bör medfinansieras genom bidrag.
 - För varje objekt som Trafikverket föreslår för medfinansiering genom bidrag ska Trafikverket ange beräknade bidragsfinansierade utgifter fördelat på grundutförande och tilläggsåtgärder
 - Trafikverket ska, efter samråd med berörda aktörer, beskriva vilka nyttor Trafikverket bedömer att de medfinansierande parterna har av de investeringar eller investeringsdelar medfinansieringen avser samt redovisa sina överväganden i förhållande till de riktlinjer och utgångspunkter för medfinansiering som anges i avsnitt 5 i *bilaga 1*.
 - De eventuella ekonomiska åtaganden som Trafikverket avser att göra för statens vidkommande ska rymmas inom de beställningsbemyndiganden som Trafikverket föreslår för 2018.
- c) Förskottering.
- Trafikverket ska föreslå en ekonomisk ram för de totala utgifterna för de objekt som bör finansieras genom förskottering.
 - Trafikverket ska föreslå vilka objekt som bör finansieras genom förskottering.
 - De ekonomiska åtaganden som Trafikverket avser att göra för statens vidkommande ska rymmas inom de beställningsbemyndiganden som Trafikverket föreslår för 2018.
 - De objekt som Trafikverket föreslår för förskottering ska vara finansierade med anslag.

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

- d) Trängselskatt (anslag).

¹ I bilaga 1 framgår att Trafikverkets förslag till fördelning av ramen för utvecklingsanslaget för planperioden 2018–2029 ska för de första tre åren 2018–2020 utgå från de nivåer som framgår av budgetpropositionen för 2017 (prop.2016/17:1, Utg.omr.22) omräknat till prisnivå 2017. För åren 2021–2029 ska Trafikverket utgå från en jämn fördelning av den återstående ramen.

- Trafikverket ska föreslå vilka objekt som bör finansieras direkt med trängselskatteanslag.
- e) Lån som återbetalas med trängselskatt.
- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, föreslå en ekonomisk ram för de utgifter som bör finansieras med lån i Riksgäldskontoret och som ska återbetalas med inkomster från trängselskatt.
 - Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, föreslå vilka objekt med trängselskattefinansiering som bör finansieras med lån i Riksgäldskontoret.
 - Trafikverket ska redovisa finansiella kalkyler för de föreslagna objekten.
- f) Lån som återbetalas med infrastrukturavgifter.
- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, föreslå en ekonomisk ram för de utgifter som bör finansieras med lån i Riksgäldskontoret och som ska återbetalas med inkomster från infrastrukturavgifter.
 - Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, föreslå vilka objekt med infrastrukturavgiftsfinansiering som bör finansieras med lån i Riksgäldskontoret.
 - Trafikverket ska redovisa finansiella kalkyler för de föreslagna objekten.
 - Trafikverket ska redovisa hur finansiering med infrastrukturavgifter kan väntas påverka den samhällsekonomiska lönsamheten av aktuella objekt.

Trafikverkets förslag till objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2021–2023)

Förslaget om objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 ska omfatta objekt där förberedelser gällande projektering och kostnadsberäkningar är långt gångna och eventuella finansieringslösningar är helt utredda. Objekten ska med stor sannolikhet kunna genomföras till de utgifter och på de sätt Trafikverket anger i sitt underlag. En prognos ska lämnas för när väg- eller järnvägsplan beräknas få laga kraft.

Trafikverkets uppdrag om finansiering för de objekt som föreslås få förberedas för byggstart år 4–6

Anslag (exklusive anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt från EU-budgeten finansierade stöd till TEN-T).

- För objekt som Trafikverket föreslår bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2021–2023) gäller att utgifterna som ska belasta anslag (exklusive trängselskatt och TEN) ska, tillsammans med redan pågående objekt och annan verksamhet som finansieras med respektive anslag, rymmas inom den totala ekonomiska ramen för anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och den fördelning över åren som beskrivs i *bilaga 1*.
- a) Medfinansiering genom bidrag från kommuner, landsting eller företag.
- Trafikverket ska ange vilka objekt man bedömer är lämpliga för medfinansiering genom bidrag.
 - För varje objekt Trafikverket bedömer bör medfinansieras genom bidrag ska Trafikverket ange beräknade bidragsfinansierade utgifter fördelat på grundutföranden och tilläggsåtgärder.
 - Trafikverket ska, efter samråd med berörda aktörer, beskriva vilka nyttor Trafikverket bedömer att de medfinansierande parterna har av de investeringar eller investeringsdelar medfinansieringen avser samt redovisa sina överväganden i förhållande till de riktlinjer och utgångspunkter för medfinansiering som anges i avsnitt 5 i *bilaga 1*.
- b) Anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm.
- Trafikverket ska föreslå vilka objekt som helt eller delvis bör finansieras direkt med trängselskatteanslag.
- c) Lån som återbetalas med trängselskatt.
- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen tidigare har godkänt, ange vilka objekt med trängselskattefinansiering som verket bedömer är lämpliga att helt eller delvis finansiera med lån i Riksgäldskontoret.
- d) Lån som återbetalas med infrastrukturavgifter.
- Trafikverket ska, utöver vad riksdagen redan har godkänt, ange vilka objekt med avgiftsfinansiering som verket bedömer är lämpliga att helt eller delvis finansiera med lån i Riksgäldskontoret.

- Trafikverket ska redovisa hur finansiering med infrastrukturavgifter kan väntas påverka den samhällsekonomiska lönsamheten av aktuella objekt.

Bakgrund

I 7 kap. budgetlagen (2011:203) finns bestämmelser om finansiering av infrastruktur. Av 7 kap. 5 § följer att investeringar i transportinfrastruktur ska finansieras med anslag på statens budget. I 7 kap. 6 § anges dock att övriga bestämmelser i 7 kap. (dvs. även 5 §) inte gäller om riksdagen för en viss myndighet, ett visst lån eller en viss anskaffning beslutar om någon annan finansiering. Med stöd av denna bestämmelse kan infrastruktur finansieras på annat sätt än direkt med anslag på statens budget.

Medfinansiering genom bidrag

Diskussioner och förhandlingar med potentiella medfinansiärer om tillägg eller andra förändringar i förhållande till helstatligt finansierade grundutföranden kan föras även efter det att den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 är fastställd. Förhandlingar om tillägg eller andra förändringar kan gälla t.ex. en alternativ sträckning för bättre koordinering med kommunal planering, överdäckning eller anläggningar för gående och cyklister. Förhandlingarna bör i första hand ta sikte på beslutet om objekt som får förberedas för byggstartas år 4–6, då eventuella alternativa finansieringslösningar bör vara helt utredda. I andra hand kan förhandling om tillägg och medfinansiering göras inför beslutet om objekt som får byggstartas år 1–3.

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

Det är regeringens uppfattning att staten som huvudregel inte bör göra åtaganden gentemot medfinansiärer att genomföra specifika objekt. Eventuella löften från staten att genomföra specifika objekt bör i första hand vara politiska. Det kan således vara tydligt att det föreligger en politisk

bindning från statens sida att genomföra objekt på det sätt som framgår av medfinansieringsavtal eller andra uppgörelser även om det inte föreligger någon avtalsmässig bindning om ekonomiskt åtagande för statens del. Utgångspunkten för framtida medfinansieringsavtal bör i stället vara att en kommun eller annan medfinansiär förbinder sig att lämna bidrag till staten så snart staten genomför givna insatser. Exempel på sådana insatser kan vara att ingå avtal med entreprenörer och att byggstarta eller färdigställa ett objekt.

I vilken mån staten ska göra ekonomiska åtaganden gentemot en medfinansiär bör dock ytterst vara en förhandlingsfråga som avgörs från fall till fall. I de fall staten gör ekonomiska utfästelser i medfinansieringsavtal bör åtagandena som innebär framtida utgifter ingå i ramen för beställningsbemyndigande från riksdagen. De åtaganden enligt medfinansieringsavtal som Trafikverket planerar att ingå under 2018 ska omfattas av de förslag till beställningsbemyndiganden som riksdagen tar ställning till med anledning av budgetpropositionen för 2018. Särskilt utrymme för medfinansiering i ramen för beställningsbemyndigande blir bara aktuellt om åtagandena att genomföra ett specifikt objekt görs ett tidigare år än det år då staten gör motsvarande ekonomiska åtaganden gentemot berörda entreprenörer. Ekonomiska sanktioner som är riktade mot staten bör så långt det är möjligt undvikas.

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

ska Trafikverket i stället redovisa underlag och förslag i enlighet med vad som anges i denna bilaga.

Förskottering

För att objekt ska få förskotteras ska de åtminstone höra till de objekt som enligt regeringens beslut får förberedas för byggstart år 4–6. Först därefter bör Trafikverket kunna föreslå en förskottering och ett sådant förslag bör då förutsätta att Trafikverket också föreslår att objektet bör ingå i regeringens nästkommande beslut avseende år 1–3. Regeringens beslut om förskottering tas då, som tidigast, samtidigt som beslutet att ett aktuellt objekt får byggstartas de kommande tre åren. Åtaganden att för staten återbetala de medel som förskotteras ska, liksom tidigare, rymmas inom begärda beställningsbemyndiganden.

Anslag för trängselskatt i Göteborg och Stockholm

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

Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med trängselskatt

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

Överenskommelser som omfattar finansiering från trängselskatteinkomster

För överenskommelser som omfattar finansiering från trängselskatteinkomster gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering genom bidrag (se ovan). En förutsättning för eventuella förändringar i trängselskattesystemen i Stockholm och Göteborg är att de kan motiveras utifrån förekomsten av trängsel.

Lån i Riksgäldskontoret som ska återbetalas med infrastrukturavgifter

För överenskommelser som omfattar finansiering med inkomster från infrastrukturavgifter gäller samma utgångspunkter som för medfinansiering

genom bidrag (se ovan). Överenskommelser mellan staten och andra parter om den konkreta utformningen av infrastrukturavgifter är dock mindre lämpliga. Detta inte minst eftersom avgifternas struktur och nivå behöver utformas utifrån gällande regelverk och rådande trafikförhållanden.

Näringsdepartementet

**Ärenden som skrivs av mot beslutet om uppdrag att ta fram
förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av
transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för
regional transportinfrastruktur**

N2015/06374/TIF, N2015/08197/TIF, N2016/01688/TIF,
N2016/03724/TIF, N2016/04669/TIF, N2016/06108/TIF,
N2016/06413/TIF, N2016/07066/TIF, N2016/07123/TIF,
N2016/07373/TIF, N2016/07535/TIF, N2016/07820/TIF (delvis),
N2016/07900/TIF, N2017/00791/TIF, N2017/00868/TIF,
N2017/01672/TIF