

Regeringens skrivelse

2009/10:197



Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021

Skr.
2009/10:197

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 31 mars 2010

Fredrik Reinfeldt

Åsa Torstensson
(Näringsdepartementet)

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen lämnar regeringen en redogörelse för åtgärdsplaneringen som lett fram till fastställelse av nationell plan för transportsystemet 2010–2021 och fastställelse av ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur 2010–2021.

1	Bakgrund	3
2	Regeringens fastställelse och överväganden.....	4
3	Regeringens politik.....	5
4	Nationell plan för transportsystemet.....	11
5	Länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	19
6	Effekter av åtgärderna i nationell plan och länsplaner.....	21
7	Planering, genomförande och uppföljning av planerna	23
Bilaga 1a	Lista på pågående objekt som ska slutföras eller särskilt utpekade objekt som ska påbörjas under planperioden 2010–2021	27
Bilaga 1b	Lista på nya objekt som ska påbörjas under planperioden 2010–2021	32
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2010.....	35

Regeringen uppdrog den 17 januari 2008 åt Banverket, Vägverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, nedan benämnda trafikverken, samt åt Länsstyrelserna i Stockholms, Västmanlands, Norrbottens, Västernorrlands och Jämtlands län att inleda förberedelsearbetet för åtgärdsplaneringen av infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2020. Regionala självstyrelseorgan och samverkansorgan i övriga län erbjöds att inleda förberedelsearbetet på motsvarande sätt som de nämnda länsstyrelserna. Uppdraget redovisades den 30 september 2008 genom att trafikverken och de planeringsansvariga organisationerna i respektive län presenterade systemanalyser. Dessa systemanalyser har utgjort ett underlag för förslagen till de trafikslagsövergripande infrastrukturplanerna.

Regeringen överlämnade den 25 september 2008 propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1) till riksdagen. Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionerna (bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126 och bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Regeringens propositioner och riksdagens beslut angav tillsammans med regeringens planeringsdirektiv som beslutades den 19 december 2008 (N2008/8698/IR, N2008/8869/IR [delvis]) förutsättningarna för trafikverkens och länens arbete i åtgärdsplaneringen. Den 31 augusti 2009 överlämnade trafikverken ett gemensamt förslag till trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportsystemet till regeringen. Regeringen har remitterat planförslaget.

Länen ansvarar enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur för att, upprätta och fastställa länsplanerna. Länen överlämnade i november 2009 sina förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur till regeringen.

Trafikverken hade också regeringens uppdrag att kommentera länens prioriteringar ur ett nationellt perspektiv senast den 15 december 2009. Den 15 december 2009 lämnade trafikverken en samlad effektbedömning av planförslagen till regeringen samt en remissammanställning avseende miljökonsekvensbeskrivningen.

Förslag till planer samt övriga underlag i form av remissyttranden avseende den nationella planen och miljökonsekvensbeskrivning m.m. har sedan utgjort underlag för regeringens beslut den 29 mars 2010 som dels avser innehållet i den nationella planen, dels den definitiva ekonomiska ramen för respektive län. Länen ska sedan, efter regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar fastställa länsplanerna utifrån de inlämnade förslagen.

Under åtgärdsplaneringen har för första gången en miljöbedömning genomförts för den nationella planen i enlighet med miljöbalkens regler. Genom miljöbedömningen har miljöaspekter integrerats löpande i planeringen vilket bidragit till att perspektivet hållbar utveckling kunnat beaktas i planeringsprocessen. Den betydande miljöpåverkan som planförslaget enligt trafikverken kan antas medföra är i dessa fall dokumenterad

i en miljökonsekvensbeskrivning och har beaktats i beredningen av planförslaget inför regeringens beslut.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och konsulten PricewaterhouseCoopers (PWC) i samarbete med Transportøkonomisk institutt i Norge har kvalitetssäkrat och granskat underlag i processen. Deras synpunkter har varit ett av underlagen i beredningen av planerna. SIKA har haft ett övergripande ansvar för att samordna kvalitetssäkringsprocessen mellan till exempel trafikverken och ansvariga för den regionala planeringen. PWC har genomfört stickprovsvisa kontroller av trafikverkens och regionernas samhällsekonomiska kalkyler. Tjugo objekt granskades och vissa brister kunde påvisas vid granskningarna. Dessa brister gav inte regeringen anledning till att vidta åtgärder för objekten men bristerna visade att det fortsättningsvis krävs förbättringar bland annat avseende spårbarhet för kalkyler.

Den 29 januari 2010 hölls ett möte där nationella och regionala företrädare som arbetat med planförslagen gavs möjlighet att reflektera kring arbets sätt och innehåll i planförslagen.

2 Regeringens fastställelse och överväganden

Inledning

I följande avsnitt beskrivs regeringens fastställelsebeslut och de överväganden som regeringen har gjort i samband med beslutet.

Regeringens fastställelse

Regeringen fastställde den 29 mars 2010 den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Fastställelsen gäller trafikverkens förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2010–2021 med de omprioriteringar som framgår av beslutet. I denna skrivelse lämnar regeringen en redogörelse för innehållet i beslutet. De planeringsramar riksdagen beslutat (bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) ska användas i enlighet med vad som anges i regeringens beslut och som beskrivs i denna skrivelse.

Regeringen har även fastställt de definitiva ekonomiska ramarna för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. Regeringen redogör för de ekonomiska ramarna i denna skrivelse.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att, för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet inom en ram på 38 miljarder kronor, senast den 31 oktober 2010 redovisa ett förslag till fördelning av medlen utifrån de transportpolitiska målen.

Skälet till att regeringen i sitt fastställelsebeslut delvis frångick trafikverkens förslag till nationell plan är att den fastställda planen på ett mer effektivt sätt bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska målen, både vad avser funktionsmålet och hänsynsmålet. Regeringen har bland annat kompletterat trafikverkens förslag med vissa satsningar med koppling till sjöfart och godstrafik. Motivet för dessa satsningar är att förbättra möjligheterna att välja mer miljö- och klimatvänliga transporter avseende transportsträckan i sin helhet, inklusive transporter som går långa sträckor utanför landets gränser. Vidare har järnvägar fått ett större utrymme av investeringarna än enligt trafikverkens förslag, bland annat genom den helhetslösning för Västsverige som genomförs, vilket ger bättre förutsättningar för kollektivtrafik och regionförstoring samt effektiviserar nationella och internationella godsflöden.

Regeringens samlade bedömning är att den fastställda nationella planen, tillsammans med länsplanerna för regional transportinfrastruktur, på ett väl avvägt sätt bidrar till att transportsystemet utvecklas i en riktning som innebär att de transportpolitiska målen uppfylls.

3 Regeringens politik

Inledning

I följande avsnitt beskrivs de utmaningar och prioriteringar som ligger till grund för fastställelsebeslut och de insatser som har gjorts dessförinnan.

Regeringens utmaningar och prioriteringar

I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är fungerande resor och transporter prioriterade. Det är en nödvändighet för Sveriges välstånd att effektivisera transportsystemet. Det är samtidigt nödvändigt att arbetet med att minska transportsystemets negativa miljöpåverkan fortsätter.

När alliansregeringen tillträdde år 2006 var det tydligt att det trafikslagsövergripande perspektiv som det länge diskuterats om fanns mer på papper än i praktiken. Transportområdet präglades fortfarande i hög grad av synsätt och metoder med utgångspunkt i respektive typ av infrastruktur såsom väg, järnväg eller farled. Regeringen har identifierat ett behov av att tydligare sätta kunder och användare i fokus och av att lyfta fram transportsystemets funktion i samhället. Utmaningen har varit att finna tekniskt, miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbara lösningar för behov som förändras när befolkning, bebyggelse och näringsliv utvecklas. Transportsystemets viktiga roll för utvecklingsmöjligheter och internationell konkurrenskraft har behövt förtydligas och utvecklas.

Som exempel på vilka utmaningar Sverige står inför kan nämnas att den globala tillväxten förväntas fortsätta öka efterfrågan på skogs- och mineralråvaror. Efterfrågan kommer att utvecklas i takt med krav från en ökande världsbefolkning, en utvecklad välfärd och därmed ökande industriell produktion. Sverige är Europas största producent av basvaror såsom papper, pappersmassa och järnmalm. En strategisk fråga är hur dessa naturresurser ska kunna förädlas och transporteras på ett effektivt och miljöanpassat sätt i hela kedjan från producent till kund.

Ett annat exempel är att kunskap blir en allt viktigare del av värdet i produktionen. Möjligheterna för enskilda att hitta ett arbete eller för företag att anställa medarbetare med rätt kompetens ökar med befolkningsmässigt större arbetsmarknadsregioner. Sveriges befolkning ökar och omfördelningar sker mellan olika platser. Nya bostadsområden och arbetsplatser växer fram. Regionförstoring ökar möjligheter för individer att hitta attraktiva arbetsplatser och livsmiljöer inom pendlingsavstånd. Väl fungerande persontransporter har därmed en ökande betydelse för näringslivets konkurrenskraft. I det sammanhanget bör också besöksnäringen uppmärksammas som en växande näringsgren där god tillgänglighet till turistiska målpunkter kan ha avgörande betydelse.

Samtidigt som transportbehoven ökar finns en tydlig klimatutmaning. Klimatutmaningen ställer nya krav på transportsystemet och det efterfrågas allmänt i allt större utsträckning klimateffektiva och miljöanpassade transportlösningar. Transportsektorns andel av de svenska utsläppen av växthusgaser är över 30 procent. Under år 2008 och år 2009 har transportsektorns totala utsläpp av växthusgaser minskat. Transportsektorn är till stor del beroende av fossila bränslen och behovet av att minska utsläppen och därmed bidra till minskad klimatpåverkan är politiskt prioriterat såväl nationellt som inom EU. För att de svenska och internationella långsiktiga klimatpolitiska målen ska kunna nås krävs en genomgripande omställning av fordonsparken och transportsystemet. Enligt regeringen bör Sverige år 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Det är därför angeläget att de sammantagna investeringarna som görs inte försvårar måluppfyllelsen. Regeringen har vidtagit en rad åtgärder som främjar fordon med lägre koldioxidutsläpp och som till exempel inneburit att antalet miljöbilar ökat kraftigt sedan år 2006, men en effektivare utformning av infrastrukturen kan också bidra till att de klimatpolitiska målen nås.

Dessutom innebär risken för påtagligt förändrade och extrema väderförhållanden ökade krav på att säkra funktionen hos befintlig infrastruktur. Bland annat behövs förstärkningar för att minska risken för ras och skred. Att drift och underhåll sköts är också viktigt för att till fullo kunna utnyttja transportsystemets kapacitet. Det måste i transportsystemet finnas beredskap för vintrar med mycket snö och kyla.

När regeringen tillträdde år 2006 blev det snart tydligt att de gällande planerna för utveckling av transportinfrastrukturen för åren 2004–2015 inte var realistiska i förhållande till de resurser som avsatts. Den tidigare regeringen redovisade i sin proposition 2003/04:95 Utökade ramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 att det fanns ett kvarstående finansieringsbehov på 65,9 miljarder kronor för åtgärderna i planen.

Dessutom medförde kostnadsökningar för investeringarna och ökade behov av medel för drift och underhåll att det redan i början av planperioden fanns så stora avvikelser mellan planerna och genomförandet att trovärdigheten i hela arbetet ifrågasattes. Vidare låg i slutet av planerna ett flertal s.k. symboliska starter, dvs. små summor för att kunna starta projekt som skulle fortsätta långt efter planperiodens slut. Av investeringsmedlen i nationella planen för åren 2004–2015 avsåg 107,7 miljarder kronor järnväg och 42,1 miljarder kronor väg. År 2008 var enligt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) resandet totalt 13,3 miljarder personkilometer på järnväg och totalt 108,1 miljarder personkilometer på väg. Problemen förstärktes av att anläggningsbranschen länge kännetecknats av mycket små produktivetsförbättringar jämfört med övrig industri och en låg innovationstakt. Regeringen såg utmaningarna och identifierade några prioriterade områden för förändringar.

Användarperspektiv

Transportsystemet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda säkra, effektiva och miljöanpassade resor.

Trafikslag i samverkan

När användaren sätts i fokus är det naturligt att prioritera att hela resan eller transporten ska fungera. Det innebär att olika delar av resan eller transporten kan göras med olika trafikslag och att det är en fungerande helhet som är det intressanta. I den helheten ingår också att resan eller transporten kan ha start eller mål utanför landets gränser.

Transportsystem för ett hållbart samhälle

Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att Sverige ska kunna konkurrera på en global marknad och transportbehoven har även i ett mycket långt tidsperspektiv ökat kontinuerligt. Resor och transporter bidrar till en önskad samhällsutveckling som bland annat innebär en ökad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Det är därför inget mål i sig att minska resandet eller transportarbetet. Transportsystemet ska vidare utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Kommunikationer med utgångspunkt i resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål är i fokus. För att detta ska lyckas krävs ett realistiskt synsätt på vad resenärer och transportörer tycker är viktigt och hur det påverkar deras val. Efterfrågan på klimateffektiva lösningar ökar och politiken ska underlätta för resenärer och transportköpare att välja sådana alternativ. Ett bra samspel mellan planering, bebyggelse, trafik och infrastruktur bidrar till detta.

Transportsystemet ska planeras utifrån en helhetssyn där utveckling av transportsystemet samverkar med en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet. Insatser behövs för att åtgärda befintliga problem med barriärer i land-

skap och tätorter, påverkan på biologisk mångfald, buller, mark-, vatten- och luftföroreningar osv. Ny infrastruktur ska planeras och genomföras så att intrång i natur- och kulturmiljöer minimeras och nya konflikter undviks eller förebyggs. Även drift- och underhållsinsatser ska planeras och utföras så att behoven av ökad miljöanpassning tillgodoses. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska vidare anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Ökad effektivitet och mer infrastruktur för pengarna

Det finns ett stort behov av effektivisering inom transportsektorn. Arbetsätt och myndighetsstrukturer har de senaste åren setts över och regeringen har bl.a. beslutat om att bilda Trafikverket och Trafikanalys samt bolagen Vectura Consulting AB, Svevia AB (publ), Infranord AB och Swedavia AB. Det finns en potential för förbättrad produktivitet inom anläggningsbranschen och staten bör bidra till det genom sitt arbetsätt vid upphandlingar. Det är också angeläget att uppmuntra till medfinansiering av transportinfrastruktur, eftersom ökat samarbete kan ge bättre utformning av åtgärderna och totalt sett ge utrymme för fler förbättringar av den statliga infrastrukturen.

Regeringens insatser

Närtidssatsning

År 2007 och år 2008 genomförde regeringen engångsamorteringar omfattande ca 35 miljarder kronor på lån som tidigare tagits upp för infrastrukturinvesteringar. Detta har medfört att infrastrukturanslagen i större utsträckning kan användas för nya konkreta åtgärder i stället för amorteringar och räntebetalningar. Genom dessa åtgärder slog också regeringen fast att infrastrukturåtgärder ska finansieras via anslag och inte via lån. Åtgärderna har också bidragit till att öka transparensen i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn.

För att öka realismen i planernas genomförande har regeringen genomfört en närtidssatsning under åren 2009–2011. Närtidssatsningen innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras betydligt genom att tempo i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidssatsningen säkerställs att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt har kunnat tidigareläggas i hela landet. Tillsammans med de ambitionsökningar som görs när det gäller drift och underhåll av vägar och järnvägar uppgår regeringens extra satsning på infrastrukturen åren 2009–2010 totalt till ca 11 miljarder kronor.

Med anledning av regeringens förslag i budgetpropositionen för år 2010 (prop. 2009/10:1) tillförde riksdagen ytterligare 1,6 miljarder kronor till infrastrukturen för åren 2009–2011 (bet. 2009/10:FiU1, rskr. 2009/10:34). Medlen kommer att användas för insatser inom både väg- och järnvägsområdet i syfte att dämpa sysselsättningsnedgången och för att skapa ökad tillgänglighet i transportsystemet. En tidigareläggning av redan planerade insatser på vägsidan genomförs bland annat för att

åtgärda ett eftersatt underhåll motsvarande ett belopp om 753 miljoner kronor. På järnvägssidan tillförs 547 miljoner kronor för att redan pågående projekt ska kunna byggas både snabbare och mer rationellt. Skr. 2009/10:197

Ökade medel till drift och underhåll för att upprätthålla funktionen hos systemen

Avsättningarna för drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar har ökats i flera steg. År 2006 var avsättningen 3,8 miljarder kronor för drift och underhåll av järnväg och 7,1 miljarder kronor för väg. Fyra år senare är nivåerna 5,2 miljarder kronor respektive 9,1 miljarder kronor. Även statsbidraget till enskilda vägar har ökat från 691 miljoner kronor år 2006 till 917 miljoner kronor i år.

Skötseln av den befintliga infrastrukturen har stor betydelse för transportsystemets funktion. Drift- och underhållsinsatser innebär att brister åtgärdas och kan också omfatta ett visst mått av modernisering och förbättring t.ex. i form av ökad bärighet och nya och bättre säkerhetssystem. De utökade medlen har bland annat gett möjlighet till kraftsamlingar av åtgärder på järnvägssystemen i Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län.

I början av år 2009 såg regeringen flera skäl till att gå vidare med en större satsning på drift och underhåll av vägar och järnvägar. Detta skedde för att undvika kapitalförstörelse av den befintliga infrastrukturen som hade ett eftersatt underhåll på både väg- och järnvägssidan och för att nå målen i transportpolitiken. Den förväntade lågkonjunkturen år 2009 och år 2010 innebar också att förstärkta satsningar på infrastrukturunderhåll kan ge jobb redan på relativt kort sikt samtidigt som satsningarna är viktiga tillskott för ökad tillgänglighet i transportsystemet. Mot denna bakgrund beslutade riksdagen på regeringens förslag att satsa ytterligare 1 miljard kronor på drift och underhåll av väg och järnväg under åren 2009–2011 (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, rskr. 2009/10:34). Åtgärderna inriktas på brounderhåll, vägbeläggning och strömförsörjning.

Medel som kompletterar den totala statliga nationella ramen

Intresset för att medverka med medfinansiering har varit stort under åtgärdsplaneringen. Att lämna bidrag till statlig infrastruktur är dock en frivillig uppgift för kommuner och landsting och ändrar inte på den grundläggande ansvarsfördelningen mellan stat och kommun. Den statliga finansieringsramen på 417 miljarder kronor för infrastrukturåtgärder som riksdagen beslutat har därmed kunnat kompletteras så att åtgärder på sammanlagt ca 482 miljarder kronor möjliggörs. Viktiga bidrag kommer från brukaravgifter av olika slag. Trängselskatten i Stockholm ger ett väsentligt bidrag och nu har även kommunfullmäktige i Göteborg anslutit sig till en modell för trängselskatt som ger möjlighet att genomföra viktiga åtgärder i den Västsvenska infrastrukturen till gagn för både kollektivtrafik och effektiva gods- och persontransporter. Genomförandet av de objekt i Västra Götalands län som ska finansieras med trängsel-

skatteintäkter förutsätter även att riksdagen fattar beslut i enlighet med det förslag om införande av trängselskatt i Göteborg som regeringen avser att presentera.

Avtal har även undertecknats om medfinansiering av vägbroar genom vägavgifter.

Medel från EU kommer också att vara viktiga tillskott till den statliga finansieringsramen.

Utveckling av banavgifterna kommer att leda till successivt ökade avgiftsnivåer och högre intäkter, vilket ger ökat utrymme för kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen.

Flexibiliteten i systemet har ökat bland annat genom ändringar i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter som möjliggjort för kommuner och landsting att bidra till investeringar med nytta för deras invånare, även om själva insatsen genomförs inom ett annat geografiskt område.

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar

Medel i den statliga anslagsramen kan användas till medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar. Det kan till exempel vara medfinansiering av spåranläggningar eller resecentrum. Under planperioden uppgår den statliga medfinansieringen till ca 8,8 miljarder kronor. Den totala investeringen under planperioden av de som får statlig medfinansiering uppgår till ca 7,4 miljarder kronor. Tillsammans är det investeringar på omkring 16 miljarder kronor som genomförs.

Internationellt samarbete

För att skapa fungerande rese- och transportkedjor är det viktigt att ha ett perspektiv som går utanför Sveriges gränser. Initiativ har tagits för att stärka samarbetet med Sveriges grannländer. Gemensamma kartläggningar av den gränsöverskridande infrastrukturen har skett tillsammans med Finland respektive Norge. De har resulterat i ett antal konkreta samarbetsprojekt. Som exempel kan nämnas att Sverige tillsammans med Norge verkar för att vägsträckningen mellan Gävle och Oslo ska klassas som Europaväg. Sverige och Norge samarbetar också i en utredning om vilka åtgärder som krävs för att Meråkerbanan i Norge och Mittbanan i Sverige ska bidra till en förstärkning av det mittnordiska transportsystemet i stråket Trondheim–Östersund–Sundsvall. Tillsammans med Finland arbetar Sverige för att åstadkomma bättre transportförutsättningar för gruv- och mineralindustrin i norra Skandinavien. Även inom ramen för EU:s Östersjöstrategi sker samarbete på infrastrukturuområdet. Sverige är tillsammans med Litauen koordinator för dessa delar i strategin. På Sveriges initiativ har arbetet med en transportstudie, Baltic Transport Outlook, påbörjats. Den ska bidra till bättre underlag när det gäller planering av investeringar. I studien ska såväl nuvarande som framtida flöden för regionens gods- och persontransporter beskrivas. Studien ska vara klar år 2011. Detta är också viktiga inspel i arbetet med att utforma det framtida Europeiska transportsystemet.

Sverige och Danmark för kontinuerligt en dialog om utvecklingen av transportinfrastrukturen i Öresundsregionen. Dialogen sker på flera nivåer såväl regionalt som nationellt. I detta sammanhang prövas behovet av och möjligheterna till ytterligare fast kapacitet till Danmark. Som exempel kan nämnas en översyn av avtalen för Öresundsbron som behövs för att anpassa avtalen till dagens behov.

4 Nationell plan för transportsystemet

Inledning

I det följande avsnittet beskrivs nationell plan för åren 2010–2021. För ytterligare information hänvisas till Förslag till nationell plan för utveckling av transportinfrastruktur för perioden 2010–2021, upprättad den 17 augusti 2009 (dnr N2009/6374/TE) samt till regeringens fastställelsebeslut den 29 mars 2010.

Riksdagens beslut om fördelning av ramen

Riksdagens beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) och i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126) innebär att den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2010–2021 uppgår till 417 miljarder kronor i 2009 års priser och fördelas enligt följande:

- 136 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet,
- 217 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, räntor och amorteringar m.m.

Regeringens beslut om direktiv till åtgärdsplaneringen

I direktiven för åtgärdsplaneringen den 19 december 2008 (N2008/8698/IR, N2008/8869/IR [delvis]) beslutade regeringen att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 217 miljarder kronor ska delas upp i en del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 183,9 miljarder kronor samt i en del på 33,1 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Utöver de givna ekonomiska ramarna tillkommer medel genom avtal om medfinansiering som trafikverket och länen tecknat för enskilda objekt samt brukarfinansiering och EU-medel. Totalt ca 65 miljarder kronor tillförs genom detta under planperioden. Bidragen från trängselskatter och vägavgifter för de nu aktuella investeringarna ska, enligt avtalen, genereras från skatte- och avgiftsintäkter under tidsperioder om 25–30 år. Bidragen ska täcka kostnader för byggande samt räntor och amorteringar under hela tidsperioden. Under planperioden kommer investeringar på uppskattningsvis 42,3 miljarder kronor att genomföras genom medfinansiering från trängselskatter och vägavgifter. Medfinansiering genom trängselskatter bidrar med 39,9 miljarder kronor och vägavgifter bidrar med ca 2,4 miljarder kronor. EU-medel beräknas bidra med ca 4 miljarder kronor. För de objekt som nämns i detta beslut finns i nuläget 51 undertecknade avtal om medfinansiering. Trafikverket ansvarar för att åtgärder genomförs i enlighet med ingångna avtal för de objekt som pekas ut i *bilagorna 1a och 1b*. Medfinansieringsåtgärderna på ca 42,3 miljarder kronor under planperioden finansieras både genom trängselskatteintäkter och avgifter samt genom lån i Riksgäldskontoret. Medfinansieringen genom upptagning av lån kommer att återbetalas genom trängselskatter och vägavgifter under en längre tidsperiod, ca 25–30 år.

EU-medel

Sverige söker årligen medel från EU för investeringar och utredningar på TEN-nätet. Sverige får årligen ca 350 miljoner kronor från EU för detta ändamål. Regeringen bedömer att storleken på bidragen för hela perioden 2010–2021 blir ca 4 miljarder kronor, som utökar möjligheten till investeringar i transportsystemet.

Banavgifter

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Banverket bedriver, på regeringens uppdrag, ett arbete för att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. Detta arbete kommer att innebära successivt ökade avgiftsnivåer under de kommande åren. De ökade intäkterna utgör ytterligare tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen, vilket leder till bättre framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare. Intäkterna från banavgifter beräknas enligt Banverket uppgå till ca 15,6 miljarder kronor under planperioden, vilket är 8,8 miljarder kronor mer än dagens intäktsnivå. För att förbättra överskådligheten i statsbudgeten liksom riksdagens möjligheter till helhetssyn överväger regeringen att redovisa intäkterna av banavgifterna på statsbudgeten från och med år 2011. En motsvarande justering av anslagens nivåer ska då föreslås till riksdagen.

Länen kan prioritera att i länsplanerna fördela medel till objekt i nationell plan, så kallad samfinansiering. Samfinansieringen omfattar ca 2 miljarder kronor. Medel som avsatts för det nationella transportsystemet kan på motsvarande sätt användas för åtgärder i det regionala transportsystemet.

Effektiviseringsarbetet inom Trafikverket

Vid bildandet av Trafikverket skapas förutsättningar för att ta till vara synergier genom sammanförandet av Vägverket och Banverket. Trafikverket som kvalificerad beställare av varor och tjänster kan också ytterligare utvecklas och effektiviseras. De effektiviseringsvinster som uppstår genom detta arbete kommer att frigöra medel som ska användas till Trafikverkets väg- och banhållning.

Nationell plan för drift och underhåll

Riksdagens beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) och i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126) innebär att den statliga ramen för planperioden för drift och underhåll ska uppgå till 200 miljarder kronor och fördelas enligt följande:

- 136 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet.

Drift och underhåll utgör en väsentlig del av väg- och banhållningen i landet och har två huvuduppgifter:

- att se till att väg- och järnvägsnätet fungerar och att användarna får rätt kvalitet i de dagliga resorna och transportererna,
- att se till att investeringarna i landets väg- och järnvägsnät underhålls, så att de kan användas för transporter under hela den planerade livslängden.

Regeringen bedömer att effekterna av tilldelad ram för drift och underhåll på järnvägsnätet bland annat är förbättrad ankomstpunktlighet i storstäder och på de större stråken jämfört med i dag. Järnvägsnätet inom storstadsområden och större stråk ska bli bättre rustat att klara större störningar till följd av förändrat klimat, extraordinära händelser etc.

Den tilldelade ramen för drift och underhåll bidrar till att standarden på vägnätet kan upprätthållas även med den prognostiserade trafikökningen. Jämnare kvalitet uppnås på det lågtrafikerade vägnätet. Trafikverket ska verka för att en utjämning av leveranskvaliteten på vägnätet över landet genomförs. Det ska finnas en hög beredskap för att undvika störningar och stopp i trafiken på det högtrafikerade vägnätet. Detta leder till förbättrad framkomlighet och kundnytta i form av minskade restider.

Ramen för bärighetshöjande åtgärder ska uppgå till 14,8 miljarder kronor under perioden 2010–2021 och gå till bärighetsklasshöjande åtgärder på broar och vägar, beläggning av grusvägar, tjälsäkring, flexibilitet på grund av ökande antal specialdispenser, anpassning av utpekade, för näringslivet, viktiga vägar till dagens laster samt förbättringsåtgärder för att riskreducera vägnätet utifrån klimatförändringar och sårbarhet.

Enskilda vägar

Statlig medfinansiering för drift och underhåll av enskilda vägar uppgår till 12 miljarder kronor under perioden 2010–2021.

Bärighetssatsningar på järnväg

Kostnader för bärighetshöjande åtgärder på järnväg ingår i ramen för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet.

Kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen

Intäkterna från banavgifter kommer enligt Banverkets prognos att vara 8,8 miljarder kronor högre under perioden 2010–2021, än de skulle ha varit vid dagens intäktsnivå. Intäktsökningen beräknas ge ett ökat utrymme för kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen under planperioden, bl.a. kraftförsörjningsåtgärder och ERTMS-investeringar. ERTMS är ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar med syftet att möjliggöra gränsöverskridande tågtrafik. Regeringen bedömer vidare att intäktsökningen också ger ett utrymme för att elektrifiera järnväg till hamnar.

Nationell plan för utveckling av transportsystemet

Regeringen beslutade i direktiven för åtgärdsplaneringen (N2009/6374/TE) i enlighet med de ramar riksdagen ställt upp utifrån regeringens förslag i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) och i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:126) att den statliga nationella ramen för planperioden för utveckling av transportsystemet uppgår till 183,9 miljarder kronor. Utöver denna nationella ram tillkommer kompletterande medel genom medfinansiering med ca 65 miljarder kronor. Således uppgår den totala nationella ramen för utveckling av transportsystemet till ca 249 miljarder kronor.

Pågående åtgärder och åtgärder som särskilt pekats ut i riksdagens beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) och i budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126), den så kallade närtidssatsningen, ska genomföras i enlighet med tidigare fattade riksdags- och regeringsbeslut. De åtgärder som avses framgår av *bilaga 1a*.

Driftbidrag till icke statliga flygplatser

I riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:FiU1, rskr. 2009/10:34) framgår att det årliga anslaget för driftbidrag till ickestatliga flygplatser ska uppgå till 103 miljoner kronor, vilket för planperioden 2010–2021 motsvarar totalt 1 236 miljoner kronor. Från och med år 2012 ska den del av driftbidraget som går till ickestatliga flygplatser som inte har upphandlad trafik, överföras till de regionala ramarna. Storleken på denna överföring är beroende av vilka icke statliga flygplatser som från år 2012 har upphandlad respektive annan trafik. De medel som tillförs berörda län kan användas för drift till ickestatliga flygplatser eller till andra åtgärder i de regionala trafiksystemen.

Nya åtgärder

Utöver pågående och särskilt utpekade åtgärder innehåller den nationella planen för utveckling av transportsystemet namngivna nya åtgärder i transportinfrastrukturen enligt *bilaga 1b*.

Övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att, för övriga åtgärder som är nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet inom en ram på 38 miljarder kronor för perioden 2010–2021, senast den 31 oktober 2010 redovisa ett förslag till fördelning av medlen utifrån de transportpolitiska målen. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen i frågan.

Satsningar i Västra Götalands län

I Västra Götalands län genomförs insatser om ca 61 miljarder kronor, varav ca 51 miljarder kronor under planperioden. Insatserna är viktiga för att minska trängseln och den därtill hörande miljöbelastningen i de centrala delarna av Göteborg, skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik och regionförstoring, ge bättre tillgänglighet till viktiga målpunkter i regionen samt för att effektivisera näringslivets nationella och internationella godsflöden. Större objekt som ingår i satsningen är Västlänken,

Marieholmstunneln med anslutningar, Hamnbanan, kollektivtrafikomställning K2020 med del av Götaälvbron, E45 Angeredsbron–Trollhättan samt dubbelspår Göteborg–Trollhättan.

Vägverket, Banverket, Västra Götalandsregionen, Landstinget Halland, Göteborgs kommun och Göteborgsregionens kommunalförbund har i avtal uttryckt sin avsikt att inom ramen för åtgärdsplaneringen ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande för Västsveriges viktiga transportslagsövergripande infrastrukturåtgärder (det s.k. Västsvenska paketet). Överskottet från trängselskatt i Göteborg ska bidra med ca 14 miljarder kronor, varav uppskattningsvis 8 miljarder kronor under perioden 2010–2021. Därtill kommer regionala/lokala bidrag, marknyttor och annan medfinansiering på ca 3 miljarder kronor.

För att möjliggöra tidigareläggning av investeringar, som finns med i den nationella planen för perioden 2010–2021, är bland andra Västra Götalandsregionen beredda att medverka till en finansieringslösning för ett antal åtgärder, bland annat Hamnbanan, Marieholmsbron. Åtgärderna syftar till att förbättra de nationella godsflödena till och från Göteborgs hamn. Trafikverket ska inleda förhandlingar om att ingå avtal om detta.

Regeringen har i planbeslutet villkorat att genomförandet av de delar av paketet som finansieras genom den nationella planen förutsätter att riksdagen fattar beslut om trängselskatt i Göteborg.

Stockholmsöverenskommelsen

I december 2007 nåddes en uppgörelse mellan statens förhandlingsman och företrädare för Stockholmsregionen om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar. Dessa trafik- och infrastruktursatsningar, vilka har kommit att benämnas Stockholmsförhandlingen, innebär att bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar säkerställs, ökad spårbinden trafikkapacitet och minskade samhällsekonomiska förluster till följd av trängsel.

Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen Stockholms län, Stockholms läns landsting, Kommunförbundet Stockholms län och Stockholms kommun har i avtal gett uttryck för sina åtaganden att, inom ramen för åtgärdsplaneringen, ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av de trafik- och infrastruktursatsningar som innefattas i Stockholmsförhandlingen. Finansiering ska ske i form av statliga anslag, intäkter från trängselskatt, medfinansiering från kommuner och andra intressenter samt vägavgift.

Överenskommelsen omfattar trafik- och infrastruktursatsningar till en kostnad om 100 miljarder kronor, varav 94 miljarder kronor under planperioden. Större objekt om ingår i överenskommelsen är Citybanan, Förbifart Stockholm, E18 Hjulsta–Kista, Mälarbanan Barkarby–Kallhäll samt länsväg 259/Södertörnsleden. Insatserna i överenskommelsen ingår i de planer som fastställs genom detta beslut. Under planperioden uppgår de statliga anslagen till de objekt i paketet som ingår i den nationella planen till ca 35 miljarder kronor. Mälarbanans sträckning genom Sundbyberg utreds. Det finns i nuläget inga slutliga förslag till hur den delen ska realiseras.

En viktig del av de angelägna åtgärder som framgår av *bilagorna 1a och 1b* syftar till att främja sjöfart som ett led i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringen har därför valt att prioritera ett antal angelägna åtgärder som främjar transporter till sjöss, vilket inbegriper inre vattenvägar på Vänern, Mälaren och Vättern med tillhörande vattenvägar. Därmed ökar samverkan mellan transportslagen och möjligheten att utveckla och bedriva sjöfarten mellan såväl inhemska och internationella hamnar.

En del i arbetet för att främja ett effektivt godsflöde och skapa goda export- och importmöjligheter för svenska företag åstadkoms genom att tidigarelägga investeringar på hamnbanan i Göteborg inklusive Marieholmsbron, som nämnts ovan. Tillskapandet av ytterligare ett spår till hamnområdet i Göteborg över Marieholmsbron ökar redundansen och minskar sårbarheten.

Andra särskilda objekt som kan nämnas är Södertälje sluss, farlederna till Gävle hamn och Norrköpings hamn, Tunadalsspåret till Sundsvalls hamn samt elektrifiering av spår till ett antal andra hamnar. Det är en betydande grad av medfinansiering i flera av dessa objekt. Trafikverket ska också inom ramen för övriga åtgärder prioritera att tillsammans med regionala företrädare och andra intressenter finansiera och slutföra järnvägsutredningen för sydostlänken som ett led i att planera för och utveckla trafikslagsövergripande transportlösningar mellan järnvägssystemet och sjöfarten.

En avsiktsförklaring om medfinansiering finns avseende nybyggnationen av järnväg i samband med etableringen av gruvverksamhet i Pajala. Trafikverket ska fortsätta att förhandla fram ett genomförandeavtal. För att inte fördröja processen ska planeringsarbetet för järnvägen fortsätta.

Trafikverket ska tillsammans med regioner och näringslivsintressenter pröva förutsättningarna för medfinansiering av en järnvägsförbindelse mellan Piteå och Skellefteå.

Höghastighetsbanor

Den 14 september 2009 lämnade Utredningen om höghastighetsbanor betänkandet Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74). Utredningen föreslog att separata höghastighetsbanor för persontrafik på järnväg bör byggas på sträckorna Stockholm–Malmö (Europabanan) och Stockholm–Göteborg (Götalandsbanan). Utredningen föreslog att regering och riksdag fattar ett samlat beslut, inklusive beslut om finansiering, om byggande av höghastighetsbanor på nämnda sträckor. Enligt utredningen bör utbyggnaden genomföras som ett samordnat projekt med ett projektbolag som huvudman för att optimera planering, byggande och trafikstart.

Betänkandet har remitterats och en majoritet av remissinstanserna är positiva till en satsning på infrastruktur för höghastighetståg och till den föreslagna sträckningen men de allra flesta påtalar också att en sådan satsning inte får ske på bekostnad av andra angelägna investeringar i väg- och järnvägsnätet. Flera remissinstanser anser dock att betänkandet inte

utgör ett tillräckligt underlag för beslut. Olika motiv för detta förs fram, men vanligast är uppfattningen att det krävs mer ingående utredning och analyser av effekter, kostnader och finansiering innan ett definitivt beslut kan fattas. Flera remissinstanser påtalar också att miljöbedömningar bör integreras i det fortsatta arbetet.

Den tveksamma samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanorna och de stora kvarstående osäkerheterna innebär att regeringen har valt att prioritera andra mer angelägna infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021. Regeringen avser att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor i Sverige. En utgångspunkt är härvid betänkandet Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74) som presenterades i september 2009.

Lånefinansiering

Det finns ett antal infrastrukturinvesteringar som planeras att helt eller delvis finansieras med brukaravgifter. Vid finansiering med brukaravgifter uppkommer utgifterna för att bygga infrastrukturen först, medan intäkterna därefter genereras under en längre tid. Vissa investeringar behöver därför finansieras med lån. Under byggtiden kommer detta att ske genom lån i Riksgäldskontoret. Återbetalning av lånen, inklusive ränta, kommer att ske inom tidsperioder om 15–40 år.

De objekt som kräver lånefinansiering är:

- De objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter inklusive Förbifart Stockholm.
- De objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och delvis ska finansieras med trängselskatt inklusive Marieholmstunneln och Västlänken.
- Bro över Sundsvallsfjärden på väg E4 (vägavgift).
- Bro över Motalaviken på riksväg 50 (vägavgift).

Bron över Sundsvallsfjärden på väg E4 och bron över Motalaviken på riksväg 50 ingick i närtidsattsningen 2008. Där ingick också delar av Västsvenska paketet och Stockholmsöverenskommelsen.

Regeringen avser att i 2010 års proposition om vårtilläggsbudget föreslå att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om en planeringsram för investeringar för dessa objekt. För den del av dessa investeringar vars kapitalkostnader ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter får lån upptas i Riksgäldskontoret.

Genomförandet av de brukaravgiftsfinansierade investeringarna förutsätter att riksdagen godkänner regeringens förslag avseende planeringsramen.

Genomförandet av de objekt i Västra Götalands län som ska finansieras med trängselskatteintäkter förutsätter även att riksdagen fattar beslut i enlighet med det förslag om införande av trängselskatt i Göteborg som regeringen avser att presentera.

En järnväg i Pajala bereds av regeringen i dialog med finska Kommunikationsministeriet och med gruvföretaget Northland Resources AB.

Lågtrafikerade banor

Delar av det lågtrafikerade järnvägsnätet kan ha en viktig funktion som matarlinjer till de större stråken. Ett antal åtgärder i den nationella planen avser lågtrafikerade banor. Till exempel Kristinehamn–Nykroppa, Tjustbanan, Bohusbanan (Göteborg–Uddevalla), Inlandsbanan, Kilafors–Söderhamn, Västerdalsbanan och Hargshamnsbanan. I propositionen Framtidens resor och transporter – transporter för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) slog regeringen fast att Banverket i samråd med övriga transportmyndigheter och regionala organ skulle analysera vilka av dagens lågtrafikerade banor som utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv bör övervägas att rustas upp till högre standard och för vilka banor standardhöjande åtgärder inte krävs för att upprätthålla funktionen. Trafikverket bör under planeringsperioden löpande, i dialog med regioner och operatörer, se över möjligheterna att vidta ytterligare åtgärder på lågtrafikerade järnvägar.

5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Inledning

I det följande avsnittet beskrivs kortfattat de ekonomiska ramarna och förslag till innehåll i länsplanerna för åren 2010–2021. För ytterligare information hänvisas till respektive förslag till länsplan samt till trafikverkens yttrande över länsplaner för regional transportinfrastruktur åren 2010–2021, upprättad den 15 december 2009 (dnr N2009/6374/TE).

Definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna för regional transportinfrastruktur

Regeringen har fastställt att ramen för länsplanerna på 33,1 miljarder kronor fördelas i enlighet med den preliminära fördelning som angavs i direktivet till åtgärdsplaneringen. Länsramarna är uttryckta i 2009 års priser och fördelningen framgår nedan:

Stockholm	7 851 miljoner kronor
Uppsala	1 518 miljoner kronor
Södermanland	917 miljoner kronor
Östergötland	1 342 miljoner kronor
Jönköping	1 236 miljoner kronor
Kronoberg	678 miljoner kronor
Kalmar	793 miljoner kronor
Gotland	205 miljoner kronor
Blekinge	487 miljoner kronor
Skåne	4 033 miljoner kronor
Halland	1 060 miljoner kronor
Västra Götaland	5 835 miljoner kronor
Värmland	877 miljoner kronor
Örebro	944 miljoner kronor
Västmanland	758 miljoner kronor
Dalarna	983 miljoner kronor
Gävleborg	873 miljoner kronor
Västernorrland	696 miljoner kronor
Jämtland	477 miljoner kronor
Västerbotten	794 miljoner kronor
Norrbotten	743 miljoner kronor

Innehållet i förslagen till länsplaner

Avvägningar i förslagen till länsplaner visar att regionerna strävar efter att stärka näringslivets konkurrenskraft genom åtgärder för att öka både arbetsmarknadsregionernas storlek och tillgängligheten i godstransportsystemet. Länsplanerna prioriterar en stärkt kollektivtrafik för att förbättra tillgängligheten och minska klimatpåverkan. Den statliga medfinansieringen till kollektivtrafikanläggningar i länsplanerna uppgår till 5 miljarder kronor. I genomsnitt satsas 18 procent av medlen i länsplanerna på kollektivtrafik. Stockholms län ligger högst med 75 procents satsning inom kollektivtrafik. Detta är ett resultat av de i länstransportplanen ingående satsningarna på spåråtgärder som följer av den så kallade stockholmsöverenskommelsen. Länsplanerna innehåller också riktade satsningar för ökad trafiksäkerhet. Bland annat föreslås insatser för att, i samband med översyn av hastighetsgränser, kunna behålla 90 km/h på vägar som av trafiksäkerhetsskäl annars skulle behöva sänkas till 80 km/h.

Det är också ökat fokus på cykel i länsplanerna. För att öka andelen gång och cykel resor föreslås i planerna åtgärder motsvarande nära 3,3 miljarder kronor. Merparten, 2,3 miljarder kronor, ingår i länsplanerna och resterande i den nationella planen. Åtgärder som föreslås är bland annat nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala vägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar.

Inledning

I följande avsnitt beskrivs effekterna av åtgärderna i nationell plan och länsplaner. För ytterligare information hänvisas till trafikverkens dokument Samlad beskrivning, effekter av nationell plan och länsplaner, upprättad den 15 december 2009 (dnr N2009/6374/TE).

Nya transportpolitiska mål

Utvecklingen av transportinfrastrukturen ska planeras och genomföras så att den bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås i enlighet med propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93). Det övergripande transportpolitiska målet, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, kompletteras av två jämbördiga mål, ett funktionsmål ”tillgänglighet”, och ett hänsynsmål ”säkerhet, miljö och hälsa”. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Planernas bidrag till samhällsutvecklingen

Åtgärderna i den nationella planen och länsplanernas syftar till att stödja transporterens positiva bidrag till samhällsutvecklingen och att begränsa de negativa sidorna. På en mer övergripande nivå förväntas effekten av åtgärderna bli att frihetsgraderna ökar för hushåll och företag att organisera sitt vardagsliv eller företagande. Därmed underlättas vardagen för den som använder eller på annat sätt påverkas av transportsystemet. Åtgärderna i planerna väntas ge ett positivt bidrag till tillväxt och konkurrenskraft i hela landet. De ger utrymme för en ökad efterfrågan på transporter och bidrar till ett väl fungerande transportsystem. De bör därmed leda till ett förbättrat och mer samverkande transportsystem och bidra till att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag.

Övergripande måluppfyllelse

De åtgärder som genomförs i planerna bidrar till ökad nytta för transportsektorns kunder, medborgare och näringsliv. Om tio år kommer fler

medborgare att enklare och snabbare kunna nå sitt arbete och andra aktiviteter, samtidigt som näringslivet har fått nya möjligheter till mer klimativänliga och effektiva transportkedjor tack vare åtgärderna i infrastrukturplanerna för åren 2010–2021. Transportsystemet är omfattande och förändringar tar tid att genomföra. Flera av de insatser som regeringen genomfört kommer att få sina tydliga effekter först om några år.

Åtgärderna i planerna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen och därmed till en långsiktigt hållbar transportförsörjning. Förutsättningarna för både person- och godstransporter gynnas. Planerna leder till ökad tillgänglighet och skapar större sammanhängande arbetsmarknader, leder till färre dödade och skadade i trafiken, en ökad andel kollektivtrafik och att mer gods transporteras på järnväg.

Uppfyllelse av funktionsmålet – tillgänglighet

Medborgarnas resor

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Planerna bidrar till målet att medborgarnas resor ska förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Den nationella planen har ett ökat fokus på kapacitetsförstärkningar av järnvägssystemet jämfört med tidigare planeringsomgångar, i form av smärre åtgärder och investeringsobjekt. Åtgärderna bidrar till att minska sårbarheten och risken för att stora störningar sprider sig i systemet samt till att öka systemets återställningsförmåga. Därmed ökar tillförlitligheten, och punktligheten förbättras i tågtrafiken vilket gynnar både resenärer och transportörer av gods.

På vägsidan innehåller planen drift- och underhållsåtgärder samt investeringar i bland annat kapacitetsförbättringar och i förbifarter vilka bidrar till minskad vägträngsel vilket i sin tur leder till att restidsosäkerheten i vägtrafiken minskar. När variationen av restiden på väg minskar ökar tillförlitligheten, vilket gör det enklare att beräkna hur lång tid en resa kommer att ta.

En väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att alla individer i samhället ska få sina transportbehov tillgodosedda. Planerna – såväl den nationella planen som förslagen till länsplaner – innefattar åtgärder som leder till en förbättrad kollektivtrafik och detta beräknas öka kollektivtrafikandelen. I förslagen ingår också satsningar på gång- och cykelvägar. För personer med funktionsnedsättning innebär planförslagen ökad användbarhet genom bland annat anpassning av ett stort antal stationer och busshållplatser.

Näringslivets transporter

I planerna föreslås investeringsobjekt som bidrar till att förbättra kvaliteten för näringslivets transporter och stärka den internationella konkurrenskraften. Särskilda satsningar görs för att främja godstransporter på

järnväg och i farleder. Det innebär bland annat åtgärder i form av anslutningar till kombiterminaler samt bangårdsförlängningar, kapacitetsförstärkning av farleder och satsningar på specifika godsstråk i järnvägs-systemet.

Investeringar i järnvägsinfrastruktur leder till en överflyttning av transporter från väg till järnväg. Det kan i sin tur leda till reducering av klimatpåverkande utsläpp, reducering av antalet trafikolyckor med tung trafik och minskat slitage på vägarna. Dessutom kan konkurrenskraften för näringslivet förbättras.

Uppfyllelse av hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Planerna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten. Störst effekt har de namngivna investeringarna, men även övriga åtgärder ger ett viktigt bidrag. Den sammanlagda påverkan som planförslagets investeringar har på transportsektorns totala koldioxidutsläpp beräknas bli marginell. Detta bör ses i ljuset av att planerna samtidigt syftar till att öka tillgängligheten och skapa större sammanhängande arbetsmarknader, vilket i sig leder till ökad efterfrågan på transporter. Investeringarna i planerna förväntas leda till förbättringar när det gäller luftkvalitet, dessa är dock relativt små. Planernas satsningar på gång- och cykelvägar bedöms öka användningen av dessa färd sätt, vilket förväntas bidra till ökad hälsa.

7 Planering, genomförande och uppföljning av planerna

Inledning

I följande avsnitt beskrivs frågor som är av betydelse för planeringsprocessen samt genomförande och uppföljning av planerna.

Planering

Planeringsprocessen har utvecklats för att kunna ta in praktiska och aktuella kunskaper från regioner med närhet till sin befolkning och sina företag. Trafikverksutredningen visade i betänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31) att det finns behov av förändring i planeringsprocesserna för transportinfrastruktur, bland annat utifrån perspektiven ökad flexibilitet och ökat regionalt inflytande. Trafikverket har haft i uppdrag att föreslå ett nytt planeringssystem för transportinfrastrukturen. Transportinfrastrukturkommittén har i uppdrag att föreslå åtgärder för att effektivisera den fysiska planeringsprocessen för byggande av transportinfra-

struktur i syfte att förkorta ledtiderna fram till färdig anläggning (dir. 2009:16). Kommittén ska överlämna ett betänkande i slutet av augusti i år och därefter har regeringen för avsikt att återkomma i frågan till riksdagen.

Genom lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter har kommuner möjlighet att delta i finansiering av väg- och järnvägsinfrastruktur även om det ligger utanför kommunens verksamhetsområde. I den avslutade åtgärdsplaneringen finns ett uttalat intresse från kommuner för att även kunna medverka i medfinansiering av sjöfartens infrastruktur. I syfte att skapa förutsättningar för en enhetlig tillämpning av kommuners möjlighet att medverka i transportslagsövergripande infrastrukturprojekt avser regeringen att under år 2010 bereda förslag till lagstiftning som kan möjliggöra detta.

Genomförande och uppföljning

Ny organisation

Trafikverket övertar från och med den 1 april 2010 det ansvar och de befogenheter som Vägverket och Banverket har i dag. Dessutom överförs ansvaret för planering av transportinfrastruktur som i dag ligger hos Sjöfartsverket och ansvaret för att hantera driftbidrag till ickestatliga flygplatser som är ett ansvarsområde för Transportstyrelsen.

Även myndigheten Trafikanalys bildas från och med den 1 april 2010. Trafikanalys huvuduppgift blir att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Myndighetens arbete kommer att utgöra en väsentlig förstärkning av analyskapaciteten inom transportområdet vilket är värdefullt för Regeringskansliet och Trafikverket.

I kraft av sin storlek kommer Trafikverket att spela en viktig roll för att genom sina upphandlingar driva på utvecklingen inom anläggningsbranschen. Till exempel har regeringen gett Statskontoret i uppdrag att utveckla modeller och metoder för att mäta produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen. Statskontoret ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 30 september 2010. Vidare har regeringen tillsatt en kommitté som ska följa upp och analysera de statliga beställarnas åtgärder med avseende på förbättrad produktivitet och innovationsgrad inom anläggningsbranschen (dir. 2009:92). Kommittén ska redovisa sitt uppdrag halvårsvis och lämna en slutredovisning senast den 30 juni 2012.

Viktiga utgångspunkter

Vid genomförandet av den nationella planen ska Trafikverket enligt regeringens beslut utgå från att transportsystemet som helhet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda effektiva och miljöanpassade resor och transporter. Synsättet att hela resan eller transporten ska fungera ska vara centralt. Åtgärder som kan bidra till en obruten reskedja är av särskild vikt för personer med nedsatt funktionsförmåga. Planen ska bidra till att de transportpolitiska målen nås.

Trafikverket ska enligt fastställelsebeslutet fortlöpande tillämpa ett förhållningssätt som utgår från den s.k. fyrstegsprincipen där stegen översiktligt kan beskrivas som påverkansåtgärder, effektivare utnyttjande, smärre ombyggnader och nyinvestering. De utpekade åtgärderna i *bilagorna 1a och 1b* är huvudsakligen objekt som är resultatet av tillämpningen av fyrstegsprincipen där trafikverken med utgångspunkt i en brist i transportsystemet kommit fram till att en åtgärd som motsvarar steg 3 eller 4 är nödvändig.

Regeringens beslut att fastställa den nationella planen för perioden 2010–2021 innebär inget ställningstagande i frågor kopplade till den lagreglerade fysiska planeringsprocessen.

Trafikverken har utvecklat en metod för genomförande av miljöbedömningar som använts i åtgärdsplaneringen. Trafikverket ska vidareutveckla metoden för miljöbedömning av långsiktiga transportplaner och för hur metoden bör tillämpas. Trafikverket ska därvid beakta att formerna för långtidsplaneringen kan komma att reformeras.

Trafikverket ska öka kunskapen om transportsystemets påverkan, effekter och konsekvenser för miljön samt om skadeförebyggande och kompensande åtgärder. Mät-, analys- och värderingsmetoder ska utvecklas i samråd med övriga berörda myndigheter. Utvecklingen av transportsystemet ska bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.

Uppföljning av funktionaliteten är central som utgångspunkt och också för att öka kunskap och lärande och därigenom skapa underlag för nya åtgärder och nya beteenden för att öka effektiviteten. Uppföljningen och analysen är således både starten och slutet på planeringsprocessen.

Redovisning av drift- och underhållsåtgärder

Riksrevisionen har granskat drift- och underhållsverksamheten hos Vägverket, särskilt med avseende på underhåll av beläggningar (RiR 2009:16). Tre områden har studerats: Vägverkets bedömning av underlagsbehov, Vägverkets redovisning till regeringen samt regeringens styrning av vägunderhåll och rapportering till riksdagen. Riksrevisionen har synpunkter och kritik inom samtliga dessa tre delområden.

Regeringen har för avsikt att bland annat mot bakgrund av Riksrevisionens rapport genomföra en grundlig genomlysning av drift- och underhållsverksamheten. Genomlysningen kommer att inriktas på såväl väg och järnväg som på sjöfart.

Utöver det som nämns ovan 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 samt nuläge för kvalitet och tillgänglighet jämfört med de tre senaste åren. Vid den årliga rapporteringen ska Trafikverket även redovisa vilka åtgärder som vidtagits under året för att effektivisera verksamheten. Drift- och underhållsåtgärdernas inverkan på transportsystemets robusthet vid extrema väderleksförhållanden och klimatpåverkan ska ägnas särskild uppmärksamhet. Trafikverket ska vidare redovisa de åtgärder som vidtagits för att minska negativ påverkan på människors hälsa och negativ omgivningspåverkan samt för att gynna den biologiska

Redovisning av investeringsåtgärder

Regeringen vill få kännedom om och löpande kunna följa kostnadsökningarna för såväl drift- som underhållsverksamheten. Därutöver finns behov av löpande rapportering av framför allt de stora objektens planering, projektering, byggande och kostnadsutveckling. Inte minst den utveckling i riktning mot ”förhandlingsplanering” som inbegriper regioner, kommuner, medfinansiärer och andra intressenter, ställer krav på att objektens omfattning och kostnader kan följas över tid. Här finns också en naturlig koppling till frågor om mandat och befogenheter som hänger samman med de avtal om olika objekts genomförande som Trafikverket kan komma att träffa med andra parter. Dessa avtal måste förvaltas i juridiskt och ekonomiskt hänseende. Mot denna bakgrund, ska enligt fastställelsebeslutet, regeringen uppdra åt Trafikverket att redovisa hur lämpliga rutiner för förvaltning och uppföljning av arbetet med medfinansiering av statliga infrastrukturinvesteringar kan utformas.

Trafikverket ska även redovisa de åtgärder som vidtagits för att begränsa negativa konsekvenser för människors hälsa, naturmiljön, kulturmiljön och landskapets övriga värden och funktioner, samt de åtgärder som vidtagits för att minska antalet döda respektive allvarligt skadade i vägtrafiken och för att göra transportsystemet användbart för personer med funktionsnedsättning.

Lista på pågående objekt som ska slutföras eller särskilt utpekade objekt som ska påbörjas under planperioden 2010–2021

Trafikslag	Stråk-namn	Åtgärd/Objekt
Järnväg	(Kristinehamn- (Nykroppa)	Nykroppa – Kristinehamn, elektrifiering
Järnväg	Bergslagsbanan	Domnarvet, ny växelförbindelse
Järnväg	Bergslagsbanan	Falun, resecentrum
Järnväg	Bergslagsbanan	Ställdalen, ny fördelningsstation
Järnväg	Bergslagsbanan	Ställdalen – Kil, fjärrblockering, mötesstationer, hastighetsanpassning, kraftförsörjning, spårbyte STAX 25
Järnväg	Bohusbanan	Bohusbanan, fjärrstyrt trafikstyrningssystem
Järnväg	Botniabanan Nyland-Umeå	Botniabanan, nytt enkelspår
Järnväg	Botniabanan Nyland-Umeå	Statsbidrag till resecentrum (Örnsköldsvik C och N, Husum, Nordmaling, Hörnefors samt Umeå Ö)
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Motala – Mjölby, dubbelspår (inklusive resecentrum i Motala och Skänninge)
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Trelleborg, funktionsanpassning av godsbangård
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Åstorp – Teckomatorp, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation, fjärrblockering m.m., etapp 1
Järnväg	Göteborg	Godstågsviadukten, brobyte
Järnväg	Göteborg	Göteborg C, signalställverk m.m.
Järnväg	Göteborg	Göteborg, spårvägar
Järnväg	Göteborg	Hamnbanan, kapacitetsåtgärder
Järnväg	Göteborg	Kraftsamling Göteborg ofördelat
Järnväg	Haparandabanan	Kalix – Morjärv – Boden, elektrifiering och upprustning samt Haparanda – Kalix, ny bana
Järnväg	Hela landet	ERTMS utveckling
Järnväg	Hela landet	Kraftsamling Öresund, Ofördelat
Järnväg	Hela landet	Omformare, reservmodul vid störningar
Järnväg	Hela landet	Plattformsförlängningar i Skåne
Järnväg	Hela landet	Ränta, Avskrivning och Hyra för objekt genomförda FÖRE planperioden
Järnväg	Hela landet	Ränta, Avskrivning och Hyra för objekt genomförda UNDER

		planperioden	Skr. 2009/10:197
Järnväg	Hela landet	Smärre kapacitetshöjande åtgärder i Mälardalen	Bilaga 1a
Järnväg	Hela landet	Stationsmiljö	
Järnväg	Hela landet	Statsbidrag till regionala spårfordon	
Järnväg	Hela landet	Trädsäkra järnvägar	
Järnväg	Hela landet	Övrig utveckling	
Järnväg	Inlandsbanan	Inlandsbanan, införande av GSM-R	
Järnväg	Kilafors-Söderhamn	Söderhamn – Kilafors, ökad kapacitet, STAX 25 och lastprofil C	
Järnväg	Kust till Kust banan	Emmaboda – Karlskrona/Kalmar, fjärrblockering samt spårupprustning och hastighetsanpassning till 160 km/h	
Järnväg	Malmbanan	Kirunaprojektet, ny järnväg förbi Kiruna	
Järnväg	Malmbanan	Kirunaprojektet, ny järnväg förbi Kiruna (Banverkets andel)	
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, övriga uppgraderingsåtgärder	
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, ökad kapacitet	
Järnväg	Malmö	Citytunneln (statens andel)	
Järnväg	Malmö	Malmö bangård, anpassning av personbangård	
Järnväg	Mälarbanan	Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp 3)	
Järnväg	Mälarbanan	Tomtebodavägen – Kallhäll, ökad kapacitet	
Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Kil – Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder	
Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Trollhättan – Göteborg (Olskroken), dubbelspår (inklusive stationer i Götaälvdalen)	
Järnväg	Nynäsbanan	Västerhaninge – Nynäshamn, ökad kapacitet	
Järnväg	Ostkustbanan	Gävle – Sundsvall, ökad kapacitet	
Järnväg	Ostkustbanan	Skutskär – Furuvik, dubbelspår	
Järnväg	Ostkustbanan	Svartbäcken – Samnan, dubbelspår genom gamla Uppsala	
Järnväg	Ostkustbanan	Uppsala, bangårdsombyggnad inklusive resecentrum	
Järnväg	Skånebanan	Marknadsåtgärder och samhällsplanering	
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	Stambanan genom övre Norrland, ökad kapacitet	
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	Statsbidrag till resecentrum Umeå C	
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	Sunderbyns sjukhus, ny sidoplattform m.m.	
Järnväg	Stambanan genom övre Norrland	Umeå, ny godsbangård inklusive ombyggnad av personbangård	

Järnväg	Stockholm Älvsjö- Ulriksdal, Sundbyberg	Alvik – Ulvsunda – Solna station, snabbspårväg (statsbidrag)	Skr. 2009/10:197 Bilaga 1a
Järnväg	Stockholm Älvsjö- Ulriksdal, Sundbyberg	Citybanan	
Järnväg	Stockholm Älvsjö- Ulriksdal, Sundbyberg	Kraftsamling Mälardalen, övergripande	
Järnväg	Stockholm Älvsjö- Ulriksdal, Sundbyberg	Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp 1)	
Järnväg	Stockholm Älvsjö- Ulriksdal, Sundbyberg	Slussen – Hammarby sjöstad – Saltsjöbaden, snabbspårväg (statsbidrag)	
Järnväg	Stockholm Älvsjö- Ulriksdal, Sundbyberg	Stockholm C, förstärkt kraftför- sörjning	
Järnväg	Svealandsbanan	Eskilstuna, omformastation	
Järnväg	Svealandsbanan	Kraftsamling Stockholm Mälardalen (etapp 1)	
Järnväg	Svealandsbanan	Strängnäs – Härad, dubbelspår	
Järnväg	Södertälje Hamn – Södertälje Centrum	Södertälje hamn – Södertälje C, dubbelspår och funktionsanpassning av bangård	
Järnväg	Södra Stambanan	Flackarp – Arlöv, utbyggnad till flerspår	
Järnväg	Södra Stambanan	Kraftsamling Öresund; Eslöv bangårdsombyggnad	
Järnväg	Värmlandsbanan	Kil – Skåre, ny mötesstation	
Järnväg	Västerdalsbanan (Repbäcken)- Malungsfors	Västerdalsbanan, fjärrstyrt trafikstyrningssystem	
Järnväg	Västkustbanan	Förslöv – Ängelholm, dubbelspår	
Järnväg	Västkustbanan	Landskrona, ATC-ö	
Järnväg	Västkustbanan	Tunneln genom Hallandsås	
Järnväg	Västkustbanan	Ängelholm, funktionsanpassning av bangård inklusive resecentrum	
Järnväg	Ådalsbanan	Järnvägsutredning Sundsvall- Härnösand	
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall, tillgänglighet och resecentrum	
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvall – Nyland, uppgradering	
Luftfart	Hela landet	Driftsbidrag Luftfart	
Sjöfart	Hela landet	Farled mot Norrköpings hamn	
Väg	E12	Umeåprojektet, korsning E12/Bomvägen (återbetalning av förskottering)	
Väg	E18	E18 Hjulsta – Ulriksdal närtid	
Väg	E18	E18 Kronoparken – Skattkärr (återbetalning av förskottering)	

Väg	E18	E18 Sagån – Enköping	Skr. 2009/10:197
Väg	E18	E18 Sagån – Enköping (återbetalning av förskottering)	Bilaga 1a
Väg	E18	E18 Västjädra – Västerås (återbetalning av förskottering)	
Väg	E20	E20 Lundsbrunn – Holmestad (återbetalning av förskottering)	
Väg	E20	E20 Norra Länken	
Väg	E20	E20 Tollered – Alingsås	
Väg	E20/Rv 44	E20/44 Cirkulationsplats, Göteborg (återbetalning av förskottering)	
Väg	E22	E22 Hurva – Rolsberga	
Väg	E22	E22 Hörby Norra – Linderöd	
Väg	E22	E22 Söderleden i Norrköping (återbetalning av förskottering)	
Väg	E22	E22 Sölve – Stensås	
Väg	E4	E4 Enånger – Hudiksvall	
Väg	E4	E4 Förbifart Stockholm	
Väg	E4	E4 Sundsvall	
Väg	E4	E4 Södertälje – Stockholm (Hallunda)	
Väg	E4	E4 Töre – Kalix	
Väg	E4/E12	E4/E12 Umeå	
Väg	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Masmolänken	
Väg	E45	E45 Angeredsbron – Älvängen	
Väg	E45	E45 Älvängen – Trollhättan	
Väg	E6	E6 Lugnet – Skee	
Väg	E6	E6 Pålen – Tanumshede	
Väg	E6	E6 Rabbalshede – Pålen	
Väg	E6	E6 Skee – Värmlandsbro	
Väg	E6	E6 Tanumshede – Lugnet	
Väg	E6	E6 Trelleborg – Vellinge	
Väg	E6	E6.2 Göteborgs hamn/Lundbyleden	
Väg	Hela landet	Närtdissatsning mittseparering	
Väg	Hela landet	Räntor och amortering för investering FÖRE planperioden	
Väg	Hela landet	Räntor och amortering för investering UNDER planperioden	
Väg	Lv 259	Lv 259 Södertörnsleden	
Väg	Okänt	Marieholmstunneln	
Väg	Rv 25	Rv 25 Eriksmåla – Boda	
Väg	Rv 31	Rv 31 Förbi Tenhult	
Väg	Rv 40	Rv 40 Rångedala – Hester	
Väg	Rv 50	Rv 50 Cirkulationsplats Kupolen (återbetalning av förskottering)	

Väg	Rv 50	Rv 50 Mjölby – Motala
Väg	Rv 55	Rv 55 Förbi Katrineholm
Väg	Rv 70/71	Rv 70/71 cirkplats Mårdgatan (återbetalning av förskottering)
Väg	Rv 73	Rv 73 Nynäshamn

Lista på nya objekt som ska påbörjas under planperioden 2010–2021

Skr. 2009/10:197
Bilaga 1b

Trafikslag	Stråk-namn	Åtgärd/Objekt
Järnväg	Örbyhus-Hallstavik	Hargshamnsbanan, upprustning
Järnväg	Dalabanan	Uppsala – Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1
Järnväg	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg – Degerön, dubbelspår
Järnväg	Göteborg	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv
Järnväg	Hela landet	Plattformsförlängning för pendeltåg Alingsås – Göteborg – Kungsbacka
Järnväg	Kust till Kust banan	Alvesta resecentrum, Örsjö mötesstation, Åryd mötesstation och Växjö bangårdsombyggnad
Järnväg	Malmbanan	Malmbanan, ökad kapacitet
Järnväg	Mittbanan	Bergsåker, triangelspår
Järnväg	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Gamlestaden och Lödöse resecentrum (statsbidrag)
Järnväg	Norra stambanan	Kilafors – Holmsveden, kapacitetsåtgärder
Järnväg	Nynäsbanan	Nynäsbanan, Nynäsgård mötesstation
Järnväg	Ostkustbanan	Mötesstationer Rogsta, Idenor, Stockvik
Järnväg	Ostkustbanan	Rosersberg, anslutning kombiterminal
Järnväg	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal, Sundbyberg	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1
Järnväg	Stockholm Älvsjö-Ulriksdal, Sundbyberg	Stockholm C – Sörentorp, ökad kapacitet
Järnväg	Södra Stambanan	Händelö, kombiterminal exkl. partiellt dubbelspår
Järnväg	Västkustbanan	Södertunneln Helsingborg
Järnväg	Västkustbanan	Ängelholm – Maria, dubbelspårsutbyggnad
Järnväg	Västra Stambanan	Göteborg – Skövde, ökad kapacitet samt Sävenäs, ny infart och utformning (rangerbangårdsombyggnad)
Järnväg	Ådalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadals-

Järnväg	Godsstråket genom Skåne	spåret Malmö Fositeby–Trelleborg, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation m.m.
Järnväg	Göteborg	Västlänken samt övriga delar av Västsvenska paketet som belastar nationell ram 2010–2021
Järnväg	Värmlandsbanan	Kil–Laxå, mötesstationer
Järnväg	Västkustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum
Järnväg		Pågatåg Nordost inklusive Simrishamnsbanan
Sjöfart	Hela landet	Farled till Gävle
Sjöfart	Kustnära sjöfart	Södertälje Sluss, Mälaren
Väg	E10	E10 Kiruna
Väg	E14	E14 Lockne – Optand/Förbi Brunflo
Väg	E18	E18 Danderyd-Arninge
Väg	E18	E18 Trafikplats Viggbyholm
Väg	E18	E18 väster Karlstad (Björkåsmotet – tpl Skutberget)
Väg	E18	E18 Västerås – Sagån
Väg	E20	E20 Alingsås – Vårgårda
Väg	E20	E20 Förbi Hova
Väg	E20	E20 Genom Alingsås
Väg	E20	E20 Trafikplats Jung
Väg	E22	E22 Etapp 5 Hurva – Vä etappen Förbi Linderöd
Väg	E22	E22 Förbi Söderköping
Väg	E22	E22 Gladhammar – Värkeback
Väg	E22	E22 Hurva – Vä etapp Linderöd – Vä; Sätaröd – Vä och förbi Linderöd
Väg	E22	E22 Lösen – Jämjö
Väg	E22	E22 Rinkabyholm
Väg	E22	E22 Söderköping – Norrköping
Väg	E22	E22 Tpl Lund S
Väg	E22	E22 Trafikplats Ideon
Väg	E4	E4 Boviken-Rosvik
Väg	E4	E4 genom Kalix
Väg	E4	E4 infart Helsingborgs hamn
Väg	E4	E4 Kongberget – Gnarp
Väg	E4	E4 Tomtebodavägen – Haga södra
Väg	E4	E4 Tpl Rosersberg
Väg	E4	E4 Upplands Väsby –

		Arlanda	Skr. 2009/10:197
Väg	E4	E4/E20 Essingeleden – Södra länken	Bilaga 1b
Väg	E45	E45 Falutorget – Marieholm	
Väg	E45	E45 Förbifart Sveg	
Väg	E6	E6 Trafikplats Lomma S	
Väg	E6	E6.01 Trpl Spillepengen	
Väg	E6	E6.20 Söder/Västerleden etapp 1	
Väg	E6	E6.20 Hisingsleden, Södra delen	
Väg	E65	E65 Svedala – Börringe	
Väg	Göteborg	Utredningsmedel – Göteborgsprojekt	
Väg	Rv 25	Rv 25 Österleden – Växjö	
Väg	Rv 26	Rv 26 Månseryd – Mullsjö	
Väg	Rv 33	Rv 33 förbi Eksjö	
Väg	Rv 33	Rv 33 Nässjö – Eksjö	
Väg	Rv 40	Rv 40 Slambymodet	
Väg	Rv 45/70	Rv 45/70 genom Mora steg 1–3	
Väg	Rv 50	Rv 50 Askersund – Åsbro	
Väg	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslags – diagonalen	
Väg	Rv 50	Rv 50 Medevi – Brattebro	
Väg	Rv 56	Rv 56 Bie – Stora Sundby; Räta linjen	
Väg	Rv 56	Rv 56 Kvikksund – Västjädra	
Väg	Rv 56	Rv 56 Stingtorpet – Tärnsjö	
Väg	Rv 56	Rv 56 Valsjön – Tpl Mackmyra	
Väg	Rv 70	Rv 70 Simtuna – Kumla	
Väg	Rv 70	Rv 70 Smedjebackensvägen – Gyllenhemsvägen	
Väg	Rv 70/71	Rv 70 Tpl Smedjebacksvägen	
Väg	Rv 71	Rv 71 Dala – Järna – Vansbro	
Väg	Stockholm	Utredningsmedel – Stockholmsprojektet	
Väg		Kattegattleden	

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 31 mars 2010.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Olofsson, Odell, Ask, Erlandsson, Torstensson, Carlgren, Hägglund, Björklund, Carlsson, Borg, Tolgfors, Krantz, Ohlsson

Föredragande: Statsrådet Torstensson

Regeringen beslutar skrivelse 2009/10:197 Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021.