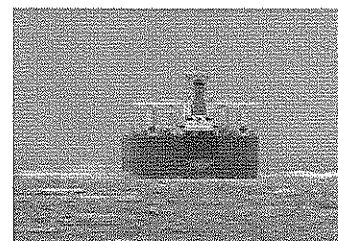
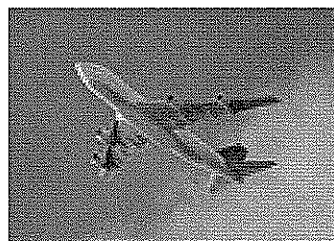
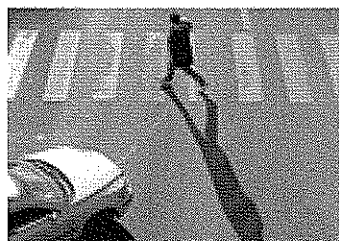
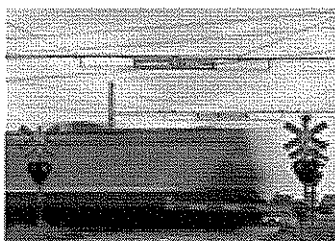




FÖRSLAG TILL
**Nationell plan
för transportsystemet
2010–2021**

KORTVERSION



Titel: Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010–2021, kortversion

Publikation: 2009:96

Utgivningsdatum: 31 augusti 2009

Diarienummer

Vägverket: SA10A 2009:185

Banverket: F09 9532/SA2020

Transportstyrelsen: TSG: 2009-14

Sjöfartsverket: 0403-09-02704

ISSN: 1401-9612

Layout och produktion: Confetti

Foto

Omslag: Konstantin Sutyagin/Shutterstock, Banverkets bildarkiv/Banverket, Marie Swartz/Vägverkets bildarkiv, Elfriede Fleck/Bildarkivet, Opla/Shutterstock.

S. 4: Thomas Fahlander/Banverkets bildarkiv.

S. 8: Karl-Åke Nilsson/Bildarkivet.

S. 19: Anders Freudendahl/Bildarkivet.

S. 20: Mikael Svensson/Bildarkivet, Birger Lallo/Bildarkivet, Diego Cervo/Shutterstock, Niklas Almesjö/Bildarkivet.

S. 25: Thomas Fahlander/Banverkets bildarkiv.

S. 26: Elfriede Fleck/Bildarkivet.

S. 30: Kerstin Ericsson/Vägverkets bildarkiv.

INNEHÅLL

Förord	5
Ett transportsystem för framtidens samhälle och miljö	9
Utmaningarna	9
Förutsättningar för väl fungerande arbetsmarknader	11
Ett godstransportsystem för internationell konkurrenskraft	13
Ett robust transportsystem med minskad miljö- och klimatpåverkan	16
Utgångspunkter för planeringsarbetet	21
Transportpolitiken	21
En trafikslagsövergripande helhet	22
En öppen process med stort utbyte mellan regional och nationell nivå	22
Samhällsekonomisk effektivitet genom samverkan mellan olika typer av åtgärder	22
Höga kvalitetskrav på underlaget	23
Uppdrag om höghastighetsjärnväg	24
Ekonomiska förutsättningar	27
Planeringsramen för statlig finansiering 2010–2021	27
Medfinansiering	28
Föreslagna åtgärder för 2010–2021	31
Drift, underhåll och bärighetsåtgärder	31
Sektorsverksamhet och mindre investeringar inom åtgärdsområden	36
Övrig utveckling av transportsystemet	44
Större namngivna investeringar	46



Förord

Transporter har inget egenvärde, utan är ett medel för att uppnå hållbar utveckling och tillväxt. Det är svårt att tänka sig ett Sverige utan kommunikationer. Det är för medborgarnas och näringslivets behov som vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar finns. Vår utgångspunkt i arbetet med den nationella transportplanen har varit att människors liv och företagens verksamhet ska kunna utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Ökad tillväxt och fler människor i arbete

Vår övergripande ambition har varit att effekten av åtgärderna som nu föreslås ska underlätta vardagen för den som använder eller på annat sätt påverkas av transportsystemet. Åtgärderna påverkar tillväxt och konkurrenskraft i hela landet. De ger utrymme för en ökad efterfrågan på transporter och bidrar till ett väl fungerande transportsystem. Den sammanhållna trafikslagsövergripande planen leder till ett förbättrat, mer samverkande transportsystem samt bidrar till att öka sysselsättningsgraden i samhället och skapa fler och växande företag.

Den enskilda företagaren som väntar leveranser från underleverantörer eller ska skicka färdiga produkter till kund har inte transportsystemet i tankarna. Likväl är transportsystemet nödvändigt för att verksamheten ska fungera. Utvecklingen av det svenska näringslivet och samhällsbyggandet är intimt sammankopplad med utvecklingen av landets kommunikationer. Byggandet av infrastruktur har bidragit till välfärden allt från de första kanalerna och järnvägarna, telegraf- och telefonförbindelserna till utvecklingen av vägar, flyg och internet.

Att utveckla transportsystem är att utveckla samhället och det ska ske i nära samverkan med övrig samhällsplanering som planering av bostäder, handel och inte minst företagsetablering. Kompetens för samverkan med transportsystemets användare är central för ett effektivt och hållbart transportsystem. Trafikverkens samlade bedömning är att planförslaget bidrar till målet att medborgarnas resor ska förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

I regeringens uppdrag till trafikverken om att upprätta ett gemensamt förslag till nationell trafikslagsövergripande plan ligger att transportsystemet ska utvecklas så att tillväxten stöds. De transportpolitiska målen har varit ledstjärna i arbetet tillsammans med vår ambition att skapa en väl fungerande lösning för hela resan eller transporten. Det ska dels ske genom att hela reskedjan och transporten blir samordnad och anpassad till användarnas behov och dels genom att möjliggöra effektivare resor så att arbetsmarknadsregionerna för både kvinnor och män vidgas. Det kräver i sin tur att infrastrukturen vårdas med ökande satsningar på drift, underhåll och bärighet, att akuta flaskhalsar försvinner och tillgängligheten förbättras.

Klimatsäkring nu och för framtiden

Klimatförändringarna ställer krav på att minska förbrukningen av fossila bränslen, på att transporterna måste vara resurseffektiva och säkra samt att samhället organiseras så människor och gods når sina destinationer så transportsnålt som möjligt. Andra negativa effekter, som till exempel buller, utsläpp av kväveoxider och hälsofarliga partiklar, intrång och barriäreffekter behöver också minimeras. Det är därför viktigt att trafikslagen samverkar och kompletterar varandra så att de minst miljöbelastande alternativen blir praktiskt tillgängliga och kan utnyttjas maximalt. Det leder också till synergieffekter som ökar samhällsnyttan av infrastruktur-satsningarna.

Infrastrukturen behöver också säkras för att klara ras, översvämningar och andra befarade effekter av klimatförändringarna.

Ett trafikslagsövergripande perspektiv

Det trafikslagsövergripande perspektivet i planeringen har visat sig ha stora fördelar. Det har främjat en konstruktiv diskussion, utan trafikslags-specifika särintressen, i den öppna planeringsprocess som bedrivits sam-ordnat av trafikverken gentemot de regionala aktörerna, kommunerna och näringslivet. Processen har lagt en grund för fördjupat samarbete och ett nytt ansvarstagande genom gemensamma finansieringslösningar. Vi hoppas att den nationella planen ska bidra till att flytta fokus från enstaka åtgärder till systemsyn och från trafikslag till hela resan eller transporten. I vår roll som ledare för trafikverken anser vi att vårt uppdrag är att bidra till utveckling och tillväxt av Sverige genom att skapa ett långsiktigt hållbart och samverkande transportsystem.

Det är vår gemensamma uppfattning att samarbetet mellan trafikverken har resulterat i en plan som, om den genomförs i sin helhet, kommer att utveckla transportsystemet på ett sätt som bedöms medverka till ökad tillväxt och nya och fler arbetstillfällen i alla delar av landet. Transportsektorn kan därmed bidra till att underlätta för människor och företag att leva och verka i Sverige.

BORLÄNGE OCH NORRKÖPING DEN 17 AUGUSTI 2009



Minoo Akhtarzand
BANVERKET



Lena Erixon
VÄGVERKET



Jan-Olof Selén
SJÖFARTSVERKET

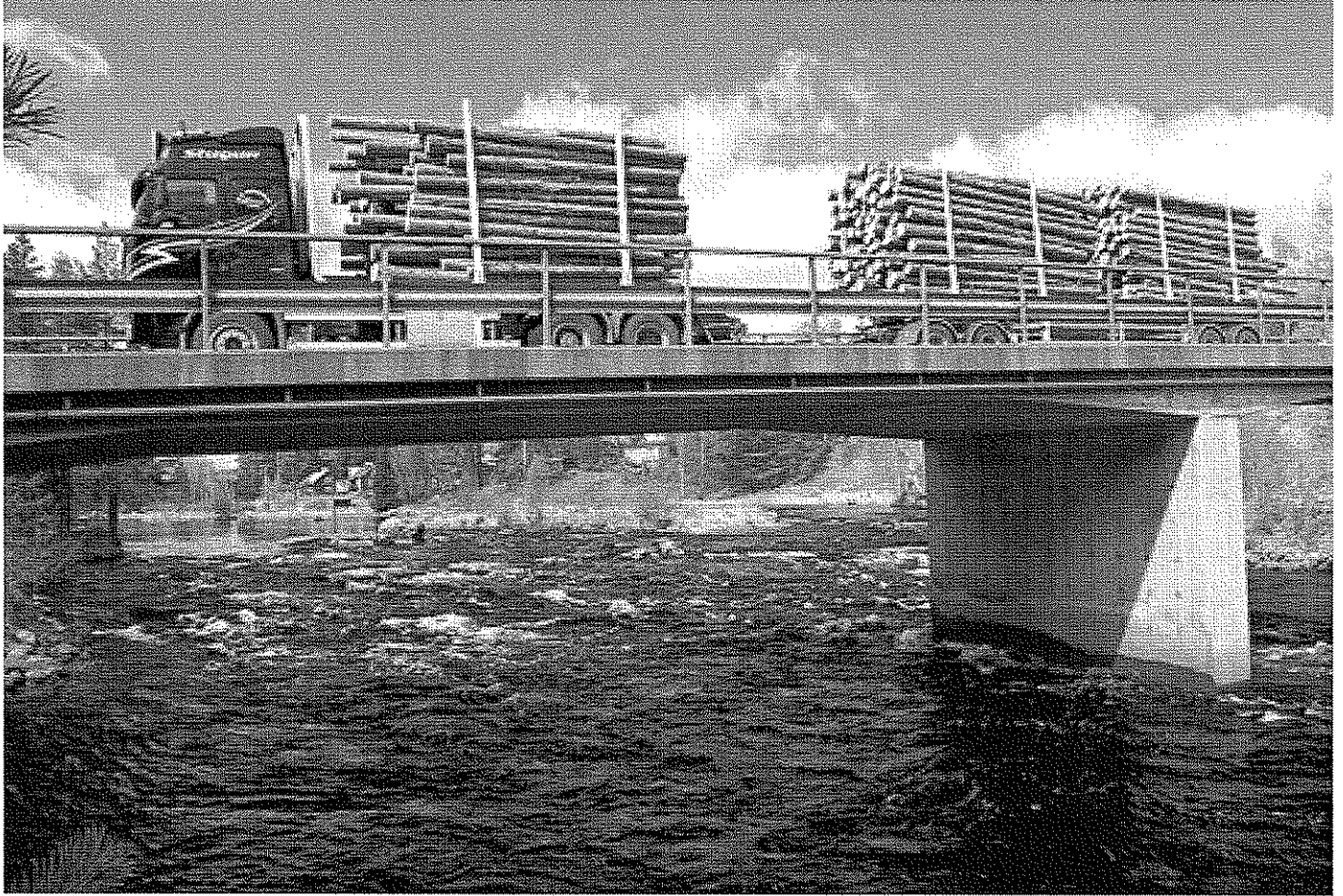


Staffan Widlert
TRANSPORTSTYRELSEN

Om detta dokument

Arbetet med förslaget till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet har skett på regeringens uppdrag och gemensamt av Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen – de s.k. trafikverken – under ett och ett halvt års tid. Det samlade materialet är mycket omfattande och hanterar komplexa delfrågor. Den fullständiga redovisningen består av ett huvuddokument och ett antal bilagor. Dessutom finns det ett flertal fristående underlagsrapporter.

Denna redovisning är en kortversion som avser att ge en översiktlig bild av förslagets inriktning och effekter, trafikverkens arbetssätt och de föreslagna åtgärderna. För mer information om den bakomliggande analysen, de föreslagna åtgärderna och deras effekter hänvisas läsaren till den fullständiga redovisningen.



Ett transportsystem för framtidens samhälle och miljö

Utmaningarna

Sverige står inför en rad stora utmaningar under de närmsta decennierna. Landets näringsliv är hårt konkurrensutsatt på en global marknad. Konkurrenskraften behöver värnas och stärkas. Samtidigt krävs beredskap att kunna möta och påverka strukturomvandlingens drivkrafter och effekter. Handel och resande ökar i takt med fortsatt urbanisering, ökad Europeisk integration och snabbt utvecklade kontakter med omvärlden.

Vårt allt mer kunskapsbaserade näringsliv är beroende av kvalificerat kunskapsutbyte och import av nya idéer och produkter. En stor del av näringslivet utgör delar i internationella koncerner eller har omfattande internationell samverkan. Behovet ökar att snabbt kunna nå olika delar av världen eller kunna erbjuda attraktiva internationella mötesplatser och marknader. Flyget har en viktig roll för de internationella förbindelserna.

Sverige präglas av stora avstånd och ligger långt från de riktigt stora marknaderna. Därför spelar transportsystemets kvalitet och funktion en särskilt viktig roll. Landet har värdefulla naturtillgångar som kräver kapacitetsstarka och tillförlitliga transporter för att kunna förädlas och exporteras. Nittio procent av den svenska utrikeshandeln går med sjöfart. Det nationella godstransportnätet för mer högvärdigt gods blir allt mer en integrerad del av de globala näten. Utbytet av varor på marknaden måste ske effektivt och säkert, såväl över korta som långa avstånd. Olika trafikslag måste kunna samverka smidigt och effektivt, i och kring hamnar och välplacerade terminaler.

Sverige har också blivit ett attraktivt turistmål. Turistnäringen utvecklas snabbast av alla näringar och är mycket sysselsättningsintensiv även i glesbygd. Värden av vad utländska besökare spenderar i Sverige är större än den sammanlagda järn-, stål- och personbilsexporten. Intäkterna från utländska turisternas konsumtion i Sverige var 90,9 miljarder svenska kronor under 2008 vilket är mer än en fördubbling sedan 2000¹. Vintertu-

Regeringens övergripande mål är att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag. Ett väl fungerande transportsystem är viktigt för Sveriges framtida möjligheter.

1. Källa: Tillväxtverket/SCB

rismen 2008/2009 har inte mattats av trots rådande finanskris, utan den snabba utvecklingen fortsätter. En väl fungerande infrastruktur till och inom attraktiva turistområden är nödvändig för en fortsatt positiv utveckling.

Befolkningen i landet beräknas öka med cirka 670 000 personer under perioden 2006–2020. Under denna period förväntas personresandet öka med cirka 15–20 procent och godstransporterna med cirka 15 procent. Om styrmedel används för att minska klimatpåverkan kommer den andel av resor och gods som går på spår att öka sina marknadsandelar på bekostnad av vägtrafik. I annat fall minskar dessa något.

Merparten av befolkningsökningen sker i storstadsregionerna, där den på vissa håll svåra trängseln kommer att få omfattande konsekvenser för miljön, näringslivet och arbetsmarknadernas funktionssätt om åtgärder inte vidtas. Ny infrastruktur i storstäderna kan också underlätta byggandet av bostäder. Även i övriga delar av landet finns stora behov av utveckling av infrastrukturen för att människors vardag och näringslivet ska fungera och utvecklas. Effektiva och miljöanpassade lösningar är angelägna i båda fallen.

Många arbetsmarknader är för små för att vara tillräckligt robusta, inte minst i tider som präglas av snabba omvärldsförändringar. Ett pålitligt transportsystem som effektivt och miljövänligt binder samman regionerna kan underlätta dagliga resor och öka tillgängligheten till arbetsmarknaden.

Sverige har åtagit sig att minska utsläppen av växthusgaser, vilket kommer kräva att transportsektorns ensidiga beroende av petroleumprodukter bryts. Oljan kommer i framtiden att vara en osäker resurs och klimateffekterna av den nuvarande drivmedelsförbrukningen i världen måste tas på största allvar. För att åstadkomma en snabb kursändring måste åtgärder vidtas inom ett antal områden.

För att kunna möta dessa utmaningar på effektivast möjliga sätt inom anvisade ekonomiska ramar innehåller den nationella planen samordnade insatser i det nationella väg-, spår-, sjöfarts- och flygtrafiksystemet. Dessutom kombineras olika typer av insatser för att skapa synergier och på så sätt ytterligare öka åtgärdernas nyttor. För att hantera utmaningarna behövs ett initierat samspel med exempelvis kommuner och regionala organ, näringslivet och EU, som också planerar betydande insatser inom sina respektive intresseområden under den aktuella perioden. Vissa av åtgärderna kan preciseras i den nationella planen medan andra måste formas i mer kortsiktiga processer och i samarbete med andra aktörer. För sådana åtgärder reserveras i planen resurser för olika åtgärdsområden med bestämda ändamål.

I förslaget till nationell plan anges utgångspunkter, önskvärda funktioner och brister i transportsystemet samt åtgärdsförslag och deras bedömda effekter. För att sammanfatta ge en bild av hur olika strategier formats och hur åtgärder samspelar beskrivs här mer ingående hantering av tre utmaningar:

- Förutsättningar för väl fungerande arbetsmarknader
- Ett godstransportsystem för internationell konkurrenskraft
- Ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan

Det finns behov av ett transportsystem som hanterar klimatutmaningen och samtidigt bidrar till en samhällsutveckling med hållbar tillväxt.

Transportsektorn svarar idag för 30 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser.

Förutsättningar för väl fungerande arbetsmarknader

Trafikverkens förhållningssätt

Möjligheten att göra en något längre arbetsresa och på detta sätt vinna fördelar i form av ett mer utvecklande eller välbetalt arbete är drivkraften i den regionförstoring som sker successivt i alla moderna samhällen, parallellt med en förtätning av städerna. Regionförstoringen leder i många fall till bättre kompetensförsörjning och stabilare arbetsmarknader med högre löneutveckling och lägre arbetslöshet. Detta ger positiva effekter för individen, näringslivet och samhället.

Samtidigt leder regionförstoringen till effekter på miljön och de sociala förutsättningarna. Längre resor kan leda till större miljöbelastning och sämre förutsättningar att delta i familjelivet. Utvecklingen av energisnål och effektiv kollektivtrafik för arbetspendling erbjuder dock fler grupper möjlighet att långsiktigt hållbart utnyttja en större arbetsmarknad. Hög tillförlitlighet minskar besväret av långa restider.

Inom och mellan större städer och längs befintliga järnvägar i större pendlingsstråk kan tåget erbjuda mycket effektiv form av pendling. Regional kollektivtrafik med buss kan också vara mycket funktionell. Eftersom resor med tåg normalt sker med låg uppoffring och miljöpåverkan kan pendling på spår ske längre sträckor och binda samman arbetsmarknader inom en radie upp till tio mil. Nyttan med spårtrafiken ökar om stationerna är väl tillgängliga med busstrafik, bra gång- och cykelvägar och närbelägna parkeringsplatser. En attraktiv trafiklösning bör också ha användarvänliga biljettsystem, frekvent trafik och väl anpassade tidtabeller samt väl avvägda taxenivåer. Service och handel kan med fördel etableras vid bytespunkter för att skapa mervärden för resenärerna.

På landsbygden och mellan mindre tätorter är personbilen det viktigaste transportsättet för pendling, men även i övrigt mellan start- och målpunkter som ligger vid sidan av de tunga kollektivtrafikstråken. På kortare sträckor bör det finnas möjlighet att gå eller cykla.

Kollektivtrafik och gång- och cykelvägar bör vara tillgängliga för resenärer med olika behov. Anläggningar som är särskilt säkra, trygga och lättanvända kan användas också av barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Nybyggda anläggningar bör uppfylla högt ställda krav. Trygghet och attraktivitet är viktiga faktorer för de flesta resenärer och det är angeläget att upprätthålla detta även exempelvis på kvällar.

Själva användningen av transportsystemet avspeglar de skillnader mellan könen som i dag finns i samhället i stort. Kvinnor har en lägre tillgänglighet till arbetsmarknaden och gör fler korta ärenden. På kort sikt arbetar trafikverken för att underlätta kvinnors resande utifrån dagens resmönster. I dag är en majoritet av resenärerna i den lokala och regionala kollektivtrafiken kvinnor. Om dagens resmönster behålls kan alltså kollektivtrafiksatsningar sägas gynna kvinnors resande mer än mäns. På längre sikt ska både män och kvinnor ha samma möjlighet att fritt välja mellan säkra och miljösmarta transportsätt som bäst gynnar det aktuella resående man står inför.

En väl genomtänkt bebyggelseplanering kan minska behovet av resor och transporter och förenkla trafikförsörjningen, framför allt för kollektivtrafiken, samtidigt som tillgängligheten ökar. Från trafikverkens sida

Utmaningen är att förenkla vardagen för människor och företag.

Hela resan ska fungera i ett system där trafikslagen kompletterar varandra. Resenärens behov och förutsättningar ska stå i centrum.

Transportsystemet ska vara användbart för alla.

Planeringen av infrastruktur och transporter ska integreras med bebyggelseplanering.

är därför deltagandet i kommunernas samhällsplanering ett viktigt verksamhetsområde.

Samverkande åtgärder för väl fungerande arbetsmarknader

Satsningar på åtgärder i form av drift och underhåll samt trimningsåtgärder ökar tillförlitligheten för resor på väg och järnväg, men vid antagen trafiktillväxt kan det vara svårt att få resurserna att räcka för att nå kvalitetsmålen på järnväg. En hög tillförlitlighet är en förutsättning för arbetsresor på längre avstånd.

Ett antal investeringar i nya spår och mötesstationer skapar viktiga kapacitetsförstärkningar, särskilt i storstäderna. Förutom att skapa kapacitet för tätare trafik bidrar de till att minska sårbarheten i järnvägs-systemet och minska risken för att störningar sprider sig. Investeringar i förstärkt kraftförsörjning i järnvägsnätet är en förutsättning för en ökad järnvägstrafik.

Flaskhalsar i de nationella vägnäten byggs bort, framför allt i Stockholm och Göteborg, till betydande del finansierat regionalt och lokalt. Större investeringar kombineras med trimningsåtgärder längs befintliga vägar. Insatser sker även på det nationella vägnätet i övrigt, med betydelse för arbetsmarknaderna. Generellt innebär åtgärderna ökad framkomlighet även om trängseln i storstadsregionerna bedöms finnas kvar.

En näringsgren som har stor betydelse för utvecklingen av fungerande arbetsmarknader i hela landet är turistindustrin. Den sysselsätter närmare 160 000 personer i Sverige¹. Vid analys och prioritering av åtgärder har nyttan för turistnäringen haft betydelse. Planen innehåller åtgärder som förbättrar tillgängligheten till de stora turistområdena utifrån ett hela resan-perspektiv. Betydelsen av satsningar för att stödja näringen avspeglas också i strategin för drift och underhåll genom satsningar på turistvägar t.ex. genom speciella krav på vinterväghållning och särskilda bärighetssatsningar.

Åtgärdsplanens förslag ger möjlighet till upprustning av stationsmiljöer, förbättringsåtgärder på hållplatser, kollektivtrafikkörfält och signalåtgärder samt statlig medfinansiering till trafikhuvudmän för att åstadkomma bättre fungerande bytespunkter. Ett prioriterat kollektivtrafknät ska göras tillgängligt för personer med funktionsnedsättning och skapa möjlighet för dessa grupper att resa på egen hand med kollektivtrafiken i samtliga trafikslag över hela landet. Det innebär att bytespunkter, plattformar, hållplatser och väderskydd i minst 150 järnvägsstationer och ett stort antal busshållplatser ska vara utformade på ett sådant sätt att behoven är tillgodosedda.

Infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken är normalt väl utvecklad i mindre städer genom det kommunala ansvaret. Åtgärder från statlig sida kan dock behövas för cykelvägar mellan olika tätorter eller kommuner. Dessa åtgärder stödjer också utvecklingen av cykelturismen. Trafikverket bedömer att det bör fördelas nära en miljard kronor i gång- och cykelåtgärder längs nationella vägar fram till 2021. Dessutom säkras gång- och cykeltrafikanters tillgänglighet i samband med mötesseparering av nationella vägar.

Flaskhalsar i storstadsområden byggs bort.

Turistnäringen utvecklas snabbast av alla näringar och är mycket sysselsättningsintensiv. En väl fungerande infrastruktur till attraktiva turistområden är nödvändig för en fortsatt positiv utveckling.

Åtgärder som bidrar till en attraktiv kollektivtrafik genomförs. Ett prioriterat kollektivtrafknät för samtliga transportslag gör det möjligt för personer med funktionsnedsättning att resa på egen hand i kollektivtrafiken.

Förbättrade möjligheter till cykling mellan tätorter längs nationella vägar.

1. Källa: Tillväxtverket/SCB

Förväntade effekter

Som redovisats ovan leder regionförstoringen till förbättrade förutsättningar för arbetsmarknadernas funktionssätt och kompetensförsörjningen. Det kan i sin tur leda till att förutsättningarna för näringslivet stärks och sysselsättningen stabiliseras på en högre nivå, vilket ökar den regionala intjäningsförmågan och den beskattningsbara inkomsten. Antalet arbetsresor och deras längd ökar. Tydligast är denna ökning i Mälarenregionen men väsentliga ökningar sker även i västra, södra och norra delarna av landet. Planförslaget förbättrar förutsättningarna för denna utveckling i hela landet. Hämmade begränsningar i infrastrukturen hävs med investeringarna i förslaget.

Möjligheterna att tillgodose persontrafikbehov med gång- cykel- och kollektivtrafik ökar också då bytestpunkter och regioncentrum förstärks. En mer användbar och attraktiv kollektivtrafik leder till att fler väljer att resa kollektivt. Förslagen i planen medför att resandet på spår ökar med 4 procent medan resandet med bil endast ökar med 1,3 procent². Den största delen av det ökade tågresandet sker på sträckor upp till 10 mil. Den ökade marknadsandelen för kollektivtrafiken bidrar till minskade utsläpp, färre trafikolyckor och positiva hälsoeffekter hos resenärerna. Kollektivtrafikresenärer rör generellt på sig mer än de som endast använder personbil.

Investeringar i cykelvägar skapar attraktiva förhållanden för cykling samtidigt som cyklisterna i ökad grad separeras från biltrafiken, vilket minskar risken att dödas eller skadas svårt.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer kommer att öka efter satsningar på gång- och cykelvägar, trafiksäkerhet och kollektivtrafik. Det ökar barns tillgänglighet i transportsystemet.

Förbättrade möjligheter till arbetspendling skapar förutsättningar för att större regioner ska kunna utvecklas och fungera.

Satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik ger positiva effekter på klimat, hälsa och trafiksäkerhet.

Ett godstransportsystem för internationell konkurrenskraft

Trafikverkens förhållningssätt

Landets internationella konkurrenskraft är beroende av godstransportsystemet, som har ett antal samverkande delar så som transportinfrastrukturen, terminalerna, godstransportnäringen (speditörer, rederier, logistikföretag, terminaloperatörer m.m.) samt regelverket för denna typ av trafik. Till stor del sker utvecklingen inom området av transportmarknadens aktörer, men trafikverken har en viktig roll för att skapa utvecklingsförutsättningar som långsiktigt är bäst för hela samhället.

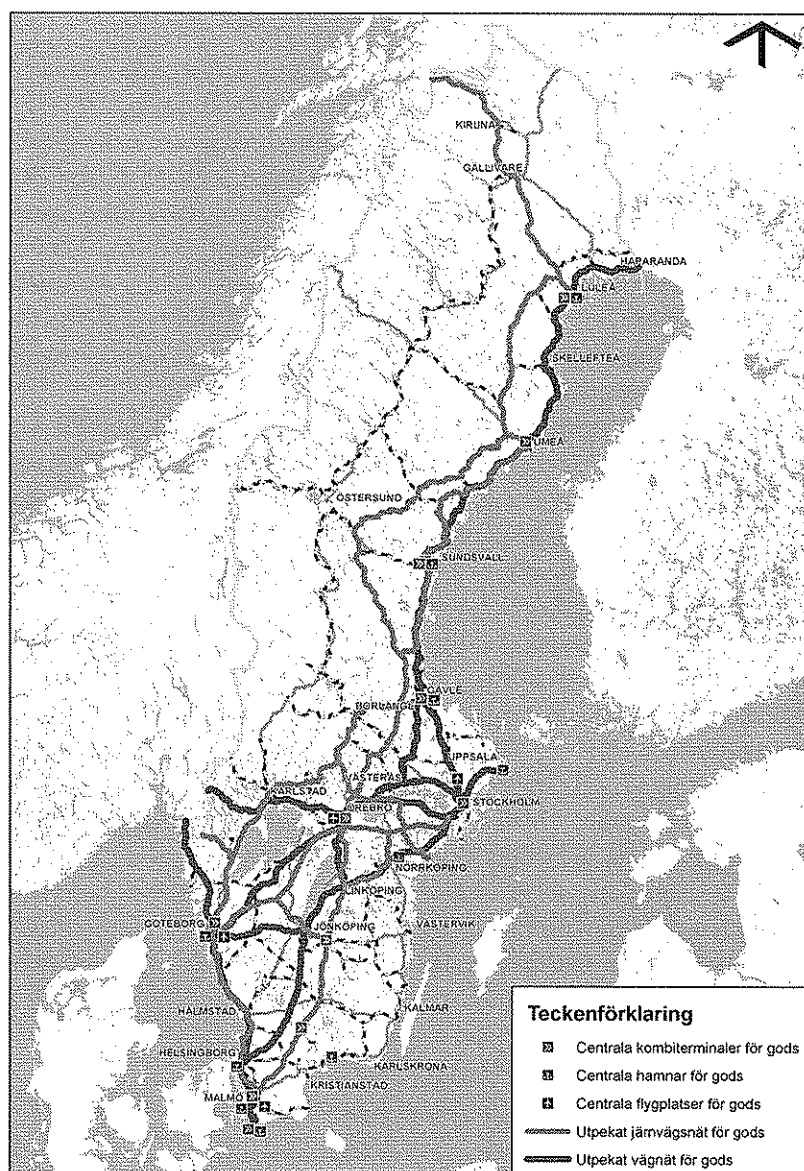
Godsflödet på väg, bana och med sjöfart är i flera sträckningar parallella men det handlar oftast om olika typer av gods. På järnväg och sjö är det generellt långväga och tyngre gods och på väg kortare godstransporter med krav på flexibilitet och leveranstid. Utbytbarheten mellan trafikslagen är delvis begränsad och trafikslagen fungerar i stället som komplement till varandra. På samma sätt är regionala, nationella och internationella transporter sammanbundna i transportkedjor som är beroende av varandra. Ett helhetsperspektiv är därför angeläget.

Utvecklingen av infrastruktur har stor betydelse för Sveriges konkurrenskraft.

Sverige är ett av världens mest handelsberoende länder. Värdet av svensk varuexport motsvarar hälften av BNP.

2. Utifrån den prognos med miljöstyrmedel som används i planen. Eftersom vägtrafiken är mer omfattande än spårtrafiken är vägtrafikens ökning större i absoluta tal.

FIGUR 1 Nationella nät och omlastningspunkter av särskild betydelse för dagens godstransporter.



Ett strategiskt nät har pekats ut för långväga godstransporter. Det omfattar stråk för vägar och järnvägar samt omlastningspunkter såsom centrala terminaler och flygplatser.

En effektiv samordning av transportslagen är nödvändig för väl fungerande gods-transporter.

För de varugrupper där överflyttning till effektivare och klimatsmartare trafikslag kan göras ska detta stimuleras genom att trafikverken stärker ett strategiskt godsnät för långväga godstransporter, se figur 1.

Nätet utgörs av vägar, järnvägar och farleder som knyts ihop i centrala noder bestående av hamnar och kombiterminaler. I planen pekades de centrala noderna ut med syftet att stärka samverkan mellan trafikslagen och en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och långsiktigt mot en ökad kustsjöfart. Därigenom finns det potential att minska transporternas samlade miljöbelastning.

Flyget har en viktig roll för de internationella godstransporterna av högvärdigt gods, som är väsentlig för den internationella konkurrenskraften. Sverige konkurrerar till del med förädlade och lätta varor som fungerar väl i samklang med flygfrakt. Utveckling av flygfrakten är en viktig förutsättning för den svenska tillväxten. Oftast sker flygfrakten i kombination med lastbilstransporter. Anslutningar till och anpassade

terminallösningar för flygplatserna med mycket fraktgods är angelägna infrastrukturinsatser.

Åtgärder för ett sammanvävt godstransportsystem

Det strategiska nätet för långväga godstransporter stärks dels genom drift och underhåll, dels genom investeringar. Inom planen ryms några större satsningar inriktade på godstrafikens behov och ett flertal mindre förstärkningar av kapacitet och framkomlighet i infrastrukturen.

Järnvägens strategiska godsstråk ska ha god kapacitet och tillgänglighet. Längre tåg med högt axeltryck och bred lastprofil ska kunna hanteras. Kraftförsörjningen anpassas till fler och tyngre tåg. Fördelningen av tåglägen över dygnet är avgörande för godsoperatörernas tillgänglighet till systemet.

Vägarna i det strategiska nätet bör ha en jämn framkomlighetsstandard utan störningar och en skyltad hastighet på minst 80 kilometer i timmen. Det innebär vidare god standard på vinterväghållningen, jämna vägar och god information. Service och stöd ska vara tillgängligt för lastbilstransporter och säkerhetsaspekter för lasten tas omhand. Sårbarheten vid oväntade händelser ska vara låg.

För sjöfarten sker satsningar på farleder som fördjupas och breddas för att öka säkerheten och möjliggöra effektivare transporter. I planen har ett särskilt arbete skett för att förbättra infrastrukturen kring kombiterminaler och hamnar som underlättar omlastning mellan trafikslag och gör en utvecklad sjöfart möjlig.

De flesta godstransporterna har start eller målpunkt i de finmaskigare väg- och järnvägsnäten. I samverkan med transportköpare och operatörer sker särskilda satsningar på dessa stråk vid behov. Bärighets- och tjälsäkringsåtgärder är viktiga insatser på sådana vägar. Motsvarande åtgärder på de lågtrafikerade järnvägarna kan vara signalåtgärder eller elektrifiering.

Trafikverken kommer att utveckla sitt långsiktiga förhållningssätt i en godstransportstrategi för att skapa stabila, effektiva och ändamålsenliga system samt ge tydliga signaler om de förutsättningar som råder eller som kan förväntas i framtiden. Inom ramen för detta arbete sker bl.a. en dialog med marknadens aktörer kring utvecklingen av teknik, standardisering, systemanpassning, medfinansiering, beteendeförändringar etc. Vidare hanteras prissättningsfrågor för att nå en mer samhällsekonomiskt effektiv godstrafik. Arbete sker också kring miljöanpassning av godstransporterna, t.ex. gröna korridorer, harmonisering av regelverk och eventuella administrativa barriärer för att öka tillgängligheten internationellt.

Förväntade effekter

Ett väl fungerande godstransportsystem skapar en mängd goda effekter. Främst skapar det grundläggande goda förutsättningar för näringslivet så att det kan utvecklas och bli konkurrenskraftigt. Inriktningen är också att dessa förutsättningar ska skapas med en sammansättning av åtgärder inom ett flertal olika områden, väl anpassade till marknadens långsiktiga efterfrågan, vilket ökar effektiviteten i hela transportsystemet. Det finns därmed en hög samhällsekonomisk lönsamhet i satsningarna.

Satsningar på ökad kapacitet och tillförlitlighet görs i det utpekade nätet för långväga godstransporter.

Åtgärder genomförs för att anslutningar till terminaler och hamnar ska fungera rationellt och ha tillräcklig kapacitet.

Särskilda satsningar på bärighet och tjälsäkring genomförs för att säkerställa framkomligheten på det lågtrafikerade vägnätet.

Åtgärderna leder till effektivare godstransporter som stärker näringslivets konkurrenskraft och därmed sysselsättningen i svenska företag.

Vidare är strävan att förbättra utbyttbarheten mellan trafikslagen vilket leder till ökad energieffektivitet och minskad miljöpåverkan, minskat slitage på infrastrukturen samt ytterligare effektiviseringar av transportverksamheten som sådan. En förbättrad punktlighet i järnvägssystemet som blir resultatet av välplanerad drift och underhåll leder till att intresset för att transportera gods på järnvägen ökar. För att nå dessa effekter förutsätts en finansieringslösning, t.ex. genom utvecklade banavgifter på järnväg.

Ett robust transportsystem med minskad miljö- och klimatpåverkan

Trafikverkens förhållningssätt och åtgärder

Transportsystemet har idag negativa konsekvenser i första hand genom utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser men även genom buller och utsläpp av partiklar, kväveoxider, intrång m.m. Till övervägande delar är morgondagens transportinfrastruktur samma som finns idag. Även om det sker investeringar för flera hundra miljarder kronor under planperioden kommer det endast marginellt att kunna förändra det samlade transportsystemets egenskaper. Där investeringar sker ska dessa dock göras på ett miljömässigt bra sätt, eftersom de får stor betydelse lokalt.

För att kostnadseffektivt minska miljöpåverkan från befintlig infrastruktur föreslås i planen särskilda miljöinvesteringar. En viktig del är att verka för att fordonsparken inom vägtrafiken förändras. Detta stöds bl.a. genom regelverk, utvecklingsinsatser och ekonomiska styrmedel. Dessa åtgärder bör få goda effekter under perioden fram till 2021.

På längre sikt kan effekterna av den nya infrastrukturen förstärkas eftersom de tillsammans med övrig samhällsutveckling påverkar resvanor och färdmedelsval. Genom att närheten till målpunkter förändras påverkas därmed indirekt den framtida regionala bebyggelsestrukturen. För att skapa en långsiktig hållbarhet måste urvalet och utformningen av investeringarna ta hänsyn till de långsiktiga effekterna.

Åtgärdsarbetet för att begränsa transportsystemets miljöpåverkan är inriktat på att omhänderta och gestalta trafikmiljöerna på ett positivt sätt, åtgärda förorenad mark, minska bullerstörningar och andra emissioner, minska hinder för fauna samt förhindra påverkan på dricksvatten. Därutöver sker åtgärder för trimning och effektivisering av transportsystemet som också har positiva effekter på klimatpåverkan och på övriga utsläpp till luft.

I sektorsverksamheten fokuserar trafikverken på samverkan med aktörer, utveckling av ny kunskap och expertstöd. Huvudinriktningen är hållbar samhällsutveckling, effektiva personresor och godstransporter. Dessutom sker forskning, utveckling och demonstration där nya metoder och ny teknik tas fram. Trafikverken tar på detta sätt ett ansvar för utvecklingen av ett miljöanpassat transportsystem, tillsammans med transportsektorns aktörer.

Sverige bedriver en aktiv klimatpolitik som påverkar transportsektorns förutsättningar och utveckling. Åtgärderna som föreslås i klimatpropositionen (2008/09:162) har stor betydelse för efterfrågan på resor och

Särskilda miljöinvesteringar genomförs för att minska transportsektorns negativa miljöpåverkan.

Sektorsverksamheten är ett viktigt verktyg för att bidra till utveckling av transportsystemet. Effekter av sektorsinsatser får full effekt först tillsammans med andra aktörers åtgärder och fungerar därför som smörjmedel.

transporter samt för marknaden för olika typer av fordon och bränslen. Ambitionen är att Sverige år 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Tio procent av energin i transportsektorn ska vara förnybar 2020. En kontrollstation ska genomföras 2015 i syfte att vid behov justera styrmedel och instrument för att nå målen.

Den framtida klimatpolitiken återspeglas i åtgärdsplaneringen genom den portfölj av styrmedel som beskrivits genom den så kallade *EET-strategin* (EET står för Effektiva Energi- och Transportsystem), som utarbetats gemensamt av Banverket, Energimyndigheten, Luftfartsstyrelsen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket och Vägverket. Bland de styrmedel som kan påverka transportsektorns klimatpåverkan och antas i strategin hör bland annat höjda bränsleskatter, koldioxiddifferentierat förmånsvärde och fordonsskatt samt kilometerskatt för tung trafik. Skattehöjningarna enligt EET-strategin innebär att det reala bensinpriset (utan hänsyn till inflation) antas öka med 38 procent 2006–2020 och dieselpriiset med cirka 64 procent under samma period. Styrmedlen i EET-strategin har på kort sikt bedömts ge större effekt än styrmedlen i klimatpropositionen, men å andra sidan är det svårt att bedöma betydelsen av den kontrollstation som aviserats i klimatpropositionen.

I syfte att skapa robust infrastruktur som kan fungera i ett förändrat klimat sker särskilda åtgärder inom drift och underhåll för totalt 4,5 miljarder kronor under perioden. Det handlar om åtgärder för att öka säkerheten mot ras och skred, öka tillsynen av avvattningsanläggningar som trummor, diken och rörbroar samt att säkra infrastrukturen mot fallande träd. Vidare kan vissa broar och vägar behöva förstärkas och omledningsvägar förberedas.

Förväntade effekter

Koldioxiden från transportsektorn har ökat sedan 1990 men kommer att minska om de styrmedel som ligger i klimatpropositionen och EET-strategin införs. Vägtrafikens koldioxid står för en dominerande del av utsläppen från transportsektorn i Sverige. Personbilarna står idag för två tredjedelar av vägtrafikens utsläpp, men dessa utsläpp bedöms minska med 35 procent fram till 2020, se figur 2. Totalt beräknas koldioxidutsläppen från transportsektorn minska med cirka 20 procent fram till 2020. Utifrån detta scenario kommer lastbilar och bussar att stå för merparten av koldioxidutsläppen i vägtrafiken, bortom 2020. Det är därför viktigt att vidareutveckla åtgärder som kan ytterligare förbättra godstransportsystemets effektivitet och miljöanpassning.

Åtgärder genomförs för att skapa en robust infrastruktur som klarar effekterna av en klimatiförändring.

Ekonomiska och juridiska styrmedel är de mest effektiva verktygen för att minska utsläppen av koldioxid. I planen finns många åtgärder som är nödvändiga för att styrmedlen ska ge avsedd effekt. Sammantaget bedöms koldioxidutsläppen minska med 20 procent fram till 2020.

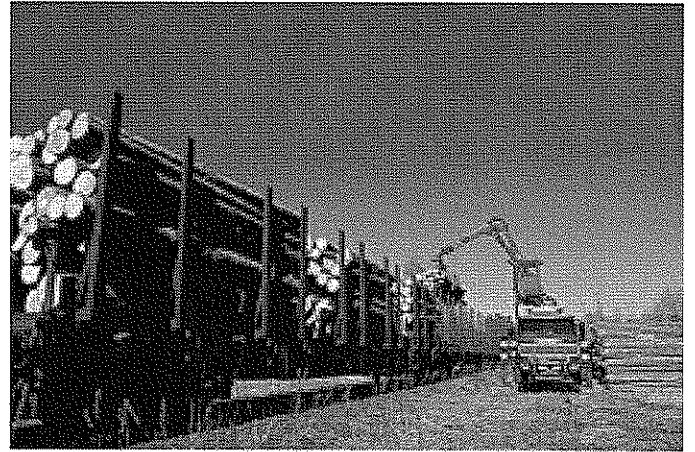
FIGUR 2 Koldioxidutsläpp (Miljoner ton per år, fossil CO₂) vid införande av styrmedel enligt EET. Koldioxidutsläpp från elkraftsproduktion ingår inte i denna tabell.

TRAFIKSLAG	1990	2006	2020	2040	1990–2006	1990–2020
Personbil	12,4	12,3	8,1	5,6	-1%	-35%
Lätt lastbil	1,1	1,8	1,9	2,4	67%	72%
Buss och lastbil utan släp	1,2	1,4	1,3	1,7	14%	12%
Lastbilar med släp	2,4	3,2	3,7	4,9	36%	55%
Totalt vägtrafik	17,1	18,7	15,1	14,6	10%	-12%
Inrikes tåg		0,02	0,01			
Inrikes flyg		0,46	0,64			
Totalt kollektivtrafik		0,48	0,57			

Vägtrafiken i samhället ökar under perioden vilket skulle innebära en ökning av utsläppen med cirka 7 procent om inga åtgärder enligt EET-strategin eller klimatpropositionen genomfördes.

Genom att skapa förutsättningar för att välja klimateffektiva transporter och genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet kan transportsektorn bidra till att klimatpåverkan begränsas. Den sektorsverksamhet trafikverken bedriver enligt planen verkar pådrivande för att minska koldioxidutsläppen på detta sätt. Åtgärderna i planen kommer i sin helhet att leda till en del förbättringar. Den samlade effekten är mycket svår att bedöma, men klart är att de föreslagna investeringsåtgärdernas påverkan på transportsektorns totala koldioxidutsläpp är liten. Påverkan från faktorer som styrmedel och teknisk utveckling av fordonens egenskaper är betydligt större.





Utgångspunkter för planeringsarbetet

Transportpolitiken

Till grund för planeringen ligger den infrastrukturpolitik som beslutades i december 2008 (prop. 2008/09:35) och som sedan preciserades inför planeringsprocessen i regeringens direktiv. Under planeringsarbetet har ett flertal initiativ tagits som påverkar förutsättningarna.

En central utgångspunkt för prioriteringsarbetet har varit de transportpolitiska målen. Riksdagen har under det pågående planeringsarbetet beslutat om en ny transportpolitisk målstruktur och en ny klimatpolitik. Planeringsarbetet har endast delvis kunnat organiseras efter den nya transportpolitiska målstrukturen, men bedömningen är att prioriteringarna i allt väsentligt överensstämmer med de nya målformuleringarna. Dessutom har förslag lagts om avreglering av järnvägstrafiken och förändring av den regionala kollektivtrafikens organisation.

Ett utvecklingsarbete pågår för att ta fram förslag till ett nytt differentierat avgiftssystem för järnvägsinfrastrukturen som utgår ifrån betalningsvilja och servicenivåer. Förändrade banavgifter kan i viss mån påverka efterfrågan av tåglägen. Vilka förändrade förutsättningar som en ny struktur för banavgifterna leder till har dock varit för tidigt att dra några slutsatser om.

Den globala ekonomins dramatiska utveckling under hösten 2008 och energiprisernas fall från toppnoteringarna under 2008 tydliggör svårigheterna att anta rätt förutsättningar för den tolvåriga planeringsperiod som planen omfattar. De varierande förhållandena visar på behovet att anta åtgärder i planen som är verksamma och samhällsekonomiskt effektiva inom ett brett spektrum av framtida förutsättningar.

Planeringsarbetet har tagit utgångspunkt i planalternativ som hantear olika ekonomiska nivåer. Däremot har inte särskilda målorienterade alternativ tagits fram exempelvis för miljö eller trafiksäkerhet. Eftersom utmaningen ligger i att hantera alla olika typer av mål och krav i ett och samma förslag har omfattande arbete istället lagts på systemanalyser och på att utveckla ett trafikslagsövergripande arbetssätt.

En trafikslagsövergripande helhet

Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har tillsammans tagit fram förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2010–2021 och bidragit till planen på ett konstruktivt sätt. Det har funnits stora fördelar med att arbeta tillsammans. De inblandade har delat kunskap om de enskilda trafikslagets styrkor och svagheter och om de konkreta problem och lösningar som finns inom de olika trafikverkens områden.

Arbetet har samordnats genom regelbundna planbyggarseminarier där samtliga trafikverk deltagit. I arbetssättet har jämställdhets- och miljöperspektivet integrerats. En särskild miljöbedömningsprocess har inordnats med planarbetet enligt kraven i miljöbalken.

En öppen process med stort utbyte mellan regional och nationell nivå

Under 2008 genomfördes nio stycken regionala systemanalyser med syftet att tydliggöra utgångspunkterna för prioriteringarna i de kommande planerna utifrån mål, funktioner, brister, åtgärder och effekter. Arbetet utgick ifrån en helhetssyn på såväl nationella som regionala behov i transportsystemet och samhället som helhet. Trafikverken medverkade i detta arbete och i den öppna process där län, regioner och näringsliv har inventerat mål, översatt dem till önskvärda framtida funktioner, beskrivit bristerna i dagens system och föreslagit åtgärder för att åtgärda bristerna.

Utifrån de regionala systemanalyserna har en nationell systemanalys genomförts som sammanfattar och preciserar funktioner och utgångspunkter för de nationella prioriteringarna. Företrädare för verkens regionala organisationer har fortlöpande haft kontakter med kommuner och länsplaneupprättare. På detta sätt har en växelverkan mellan nationell och regional nivå skapats. Kontakten med grupper som företräder brukarna har också utvecklats betydligt i denna planering. Exempelvis har kundnätverken med bl.a. näringslivskontakter och intressenter på regional och central nivå använts för dialog.

Den öppna processen med kontinuerliga dialoger nationellt–regionalt, har bidragit till ett större hänsynstagande till det regionala perspektivet och regeringens regionala tillväxtpolitik. Samtidigt kommer sannolikt nationella åtgärder i högre grad än tidigare att tas upp för finansiering i de regionala planerna. Det ska framhållas att den öppna processen där länen och intressenter tagit del av arbetsmaterial och tidigt involverats i planarbetet är ett unikt arbetssätt som är helt nytt för svenska förhållanden.

Samhällsekonomisk effektivitet genom samverkan mellan olika typer av åtgärder

För att skapa effektiva lösningar har åtgärder inom olika områden och för olika transportsätt satts samman till en helhet där de samverkar och stär-

ker effekten av varandra. Ett viktigt förhållningssätt i planeringsarbetet har varit fyrstegsprincipen, vilket innebär att de effektivaste lösningarna för trafikproblemen sätts samman utifrån fyra angreppssätt:

1. Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur.
3. Begränsade förbättringsåtgärder i befintlig infrastruktur, på vägsidan till exempel förbättrad drift, underhåll och ökad bärighet eller trafik-säkerhetsåtgärder som mitträcken och rensade sidoområden.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnader.

De gemensamma planbyggarseminarierna har utformats utifrån de fyra stegen för att få fram en bra mix av trafikslagsövergripande åtgärder. Användandet av fyrstegsprincipen har inneburit att trafikverken i planeringsprocessen hela tiden strävat efter att utveckla trafiksystemet och bara vidta kostsamma investeringsåtgärder där de verkligen behövs. Förhållningssättet blir särskilt tydligt vid en lägre planeringsram (-15 procent). Prioriteringen sker då så att det i första hand är andra åtgärder än investeringsobjekten som kommer med i planen.

Genom samhällsekonomiska analyser kan åtgärdernas effektivitet kontrolleras och jämföras inbördes. I analyserna värderas olika konkreta effekter för trafikanterna, samhället och miljön. Genom ett omfattande kalibreringsarbete har trafikverkens kalkyler ökad jämförbarhet över trafikslagen. Den samhällsekonomiska analysen för en åtgärd är en del av en samlad effektbedömning som beskriver den fulla effektbilden för varje investering. Planförslaget i sin helhet har en god samhällsekonomisk lönsamhet. För den enskilde resenären är kortade restider den största beräknade effekten.

Höga kvalitetskrav på underlaget

Den planeringsram som ålagts verken har ställt höga krav på planeringsunderlagets kvalitet vid den hårda prioritering som varit nödvändig att göra mellan åtgärder. En positiv påverkan på klimat, jobb och företagande samt att skapa en sammanhängande helhet har tillsammans med en samhällsekonomisk bedömning varit avgörande när de föreslagna åtgärderna har valts ut.

En kvalitetssäkring har skett med syfte att säkerställa att de sifferuppgifter och andra fakta vilka antingen presenteras i åtgärdsplanen eller utgör underlag för bedömningar och beslut är både korrekta och jämförbara. En hög kvalitet i dessa avseenden är viktig för omvärldens förtroende för planen och därmed för dess genomslag och tyngd.

För de namngivna investeringsobjekten har en kvalitetssäkrad åtgärds-kostnad tagits fram. För de större objekten har en fullständig osäkerhetsanalys skett genom den s.k. successivmetoden. Metoderna för upprättandet av de samhällsekonomiska kalkylerna har utvecklats och stämts av för bästa kvalitet och jämförbarhet mellan trafikslagen. Såväl kalkylerna för åtgärds-kostnader som samhällsekonomi har granskats av oberoende

experter. De brister som påtalas är att de samhällsekonomiska kalkylerna inte tillräckligt fångar nyttor för tätbebyggda, expanderande och hög-specialiserade regioner.

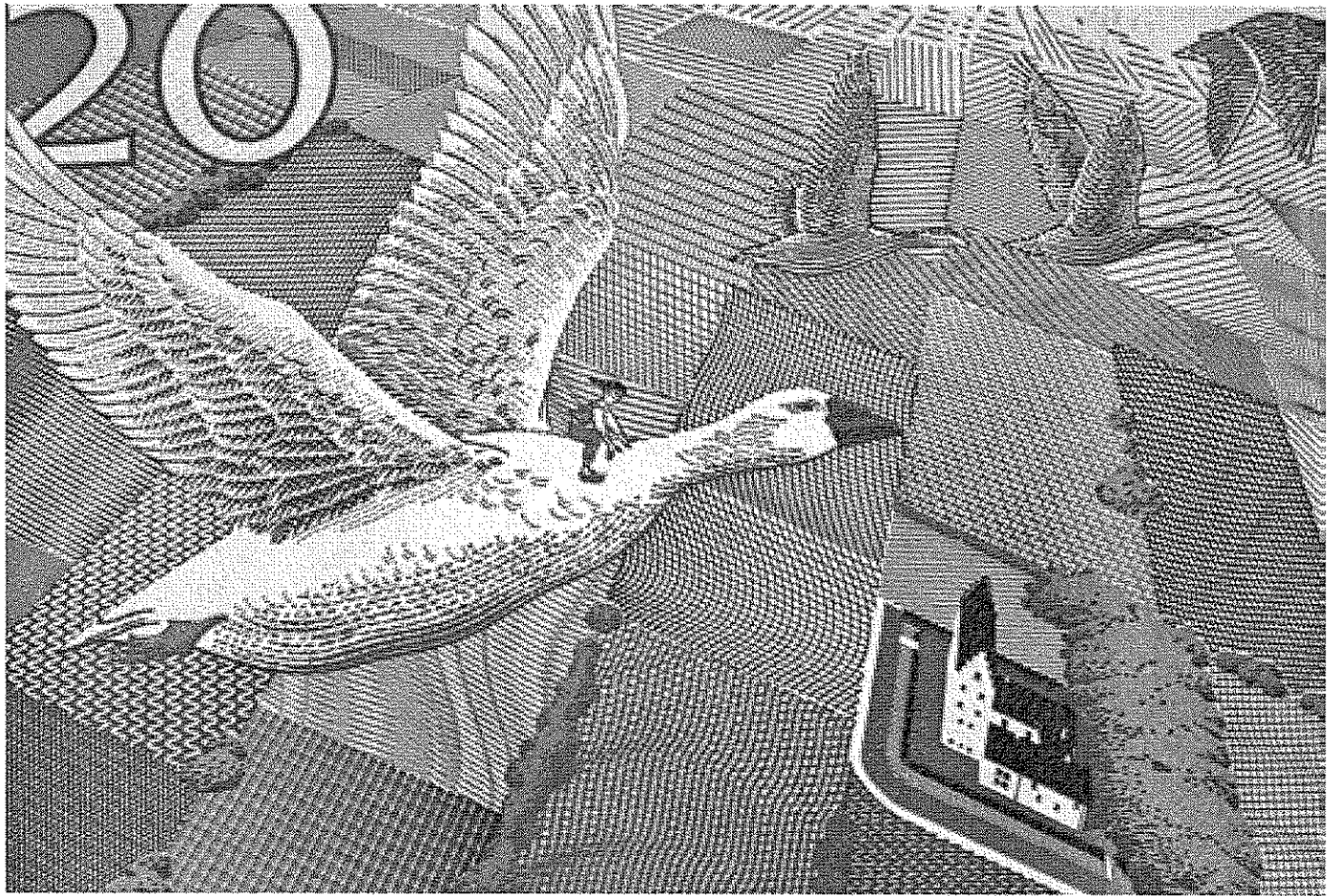
Det är angeläget att trafikverken också klarar att genomföra de planerade åtgärderna inom ramen för de resurser som avdelats. Mot denna bakgrund har Vägverket och Banverket sedan 2007 utvecklat och infört en styrmodell för kostnader och resultat som genomsyrar hela investeringsprocessen från planering till utvärdering av färdigställd investering. Verken återrappporterar resultaten av detta arbete till Näringsdepartementet.

Uppdrag om höghastighetsjärnväg

Det långväga resandet på järnväg har växt kraftigt under senare år. Det kan utvecklas ytterligare genom att införa snabbare tåg. Banverket redovisade 2008 en utredning som visade att höghastighetsjärnväg med hastigheter över 250 km/h skulle kunna ge mycket stora effekter genom ökad tillgänglighet. Någon möjlighet att förverkliga en sådan vision inom ramen för den nationella planen finns inte, utan detta måste ske i särskild ordning. Regeringen har också tillsatt en särskild utredare med uppdrag att ta fram förslag för hur utbyggnad av höghastighetsjärnväg skulle kunna förverkligas på sträckorna Öresund–Stockholm och Göteborg–Stockholm.

Ett beslut om att investera i höghastighetsjärnväg med särskild finansiering är förenligt med det föreliggande förslaget till Nationell plan. Om en sådan övergripande investering inte beslutas kan det finnas anledning att använda medel för tillkommande behov för åtgärder för hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder på befintliga banor.





Ekonomiska förutsättningar

Planeringsramen för statlig finansiering 2010–2021

Den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden uppgår till 417 miljarder kronor, varav 395 miljarder kronor är anslagsmedel och 22 miljarder kronor är lånemedel. Låneramen finansierar vissa prioriterade väg- och järnvägsobjekt samt el- och teleinvesteringar för järnväg. Den statliga ramen omfattar följande delar:

- Drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar om 136 miljarder kronor.
- Drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet om 64 miljarder kronor.
- Åtgärder för utveckling av transportsystemet inklusive räntor och amorteringar om 217 miljarder kronor, varav ramar för utveckling i länsplaner omfattar 33,1 miljarder kronor och ram för utveckling i nationell plan omfattar 183,9 miljarder kronor.

Riksdagen beslöt redan i budgetpropositionen för 2009 om en närtids-satsning på investeringar i transportinfrastruktur. Satsningen innebär att ett antal viktiga investeringar fick finansiella förutsättningar fastlagda för åren 2009–2010.

Trafikverket visar i sitt planförslag utfallet av tre alternativa nivåer på planeringsramen för investeringar, den givna ramen samt ramen +15 procent respektive -15 procent. Trafikverket har valt att i huvudsak variera volymen för större namngivna investeringar i förslagen. Övriga typer av åtgärder bedöms i hög grad vara väsentliga för att kunna garantera infrastrukturens och trafiksystemets grundläggande funktion.

Enligt regeringens direktiv ska minst 50 procent av de medel som inte är bundna av pågående objekt, närtidssatsning etc. användas till väginvesteringar.

Regeringens närtidssatsningar möjliggör många angelägena åtgärder inom transportsystemet.

Av den totala utvecklingsramen avser 58 procent järnväg, sjö- och flygfart samt 42 procent väg (de bundna medlen innehåller en större andel järnvägsinvesteringar).

I figur 3 anges finansieringen från olika källor i ett diagram. Alla belopp i planen är angivna i prisnivå juni 2009.

Medfinansiering

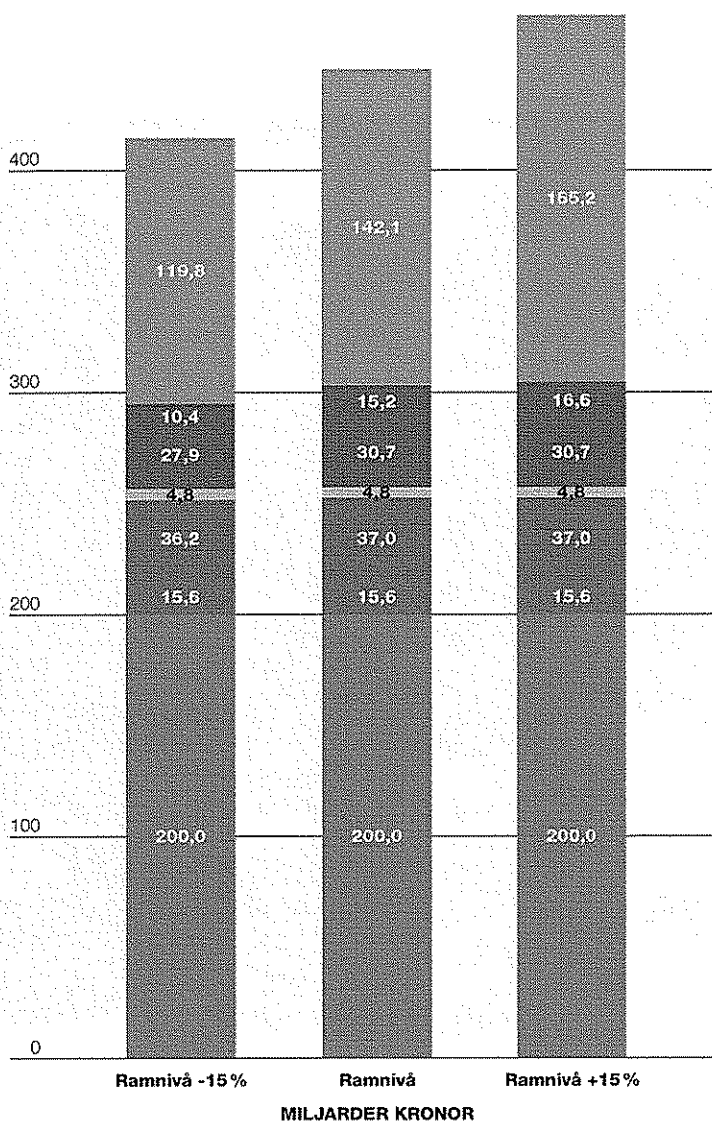
Genom medfinansiering från andra aktörer ökar planeringsutrymmet med 14 miljarder kronor för järnväg och sjöfart samt med 32 miljarder kronor för väg.

I regeringens uppdrag har legat att trafikverken ska pröva möjligheten till medfinansiering från olika intressenter som är villiga att bidra med medel för att genomföra åtgärder av gemensamt intresse. Trafikverken har tillsammans med ett antal kommuner, landsting och regioner tagit fram avsiktsförklaringar om medfinansiering. Medfinansiering kan förekomma som medelstillskott till genomförandet av en investering. Det kan också avse brukarfinansiering eller trängselskatt, som betalas in av trafikanterna vid användningen av infrastrukturen.

I Stockholms län finns en situation med högt belastat transportnät och snabb tillväxt vilket ställer särskilda krav på ny infrastruktur och medfinansiering. Genom en avsiktsförklaring mellan Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms Län, Vägverket och Länsstyrelsen i Stockholms län om ytterligare intäkter från trängselskatten i Stockholm har den finansiella basen för den samlade åtgärdsplaneringen i länet breddats. Utgångspunkten har varit den överenskommelse om infrastruktur som träffades 2007 inom ramen för den s.k. Stockholmsförhandlingen under ledning av Carl Cederschiöld.

Samtalen om avsiktsförklaringar kommer att gå vidare för att till den 2 november 2009 tydligare binda överenskommelserna i avtal om finansiering. Medfinansieringsfrågan kommer därefter att hanteras av regeringen i samband med fastställelsen av den nationella planen.

Medfinansiering har i denna plan bara kunnat väckas för åtgärder som har en hög aktualitet och där kommuner och andra aktörer för närvarande har grund för att ta ett medfinansieringsbeslut. I andra fall kan dialogen om medfinansiering komma att bedrivas mer framgångsrikt i ett senare skede. En förutsättning för att trafikverken ska kunna möta en sådan efterfrågan är att det då finns medel för tillkommande behov.



FIGUR 3 Fördelning av statliga planeringsramar för nationella planen samt tillkommande planeringsutrymme utifrån medfinansiering enligt intentionerna i juni 2009. Prisnivå juni 2009.



Föreslagna åtgärder för 2010–2021

Planförslaget redovisas här i enlighet med verksamhetsområdena drift och underhåll, åtgärdsområden inklusive sektoråtgärder samt namngivna investeringar.

Drift, underhåll och bärighetsåtgärder

Planeringsram 2010–2021

De planeringsramar som Vägverket och Banverket får till drift och underhåll skiljer sig delvis åt. I Vägverkets planeringsram ingår förutom drift och underhåll också åtgärder för att höja bärigheten. I statlig medfinansiering av enskilda vägar ingår medfinansiering för drift och underhåll av enskilda vägar och enskilda färjor. För drift, underhåll och bärighet m.m. föreslås ett anslag där statlig medfinansiering till drift av enskilda vägar utgör en anslagspost.

Till Banverkets planeringsram för drift och underhåll av järnvägar tillkommer avgifter för bantillträdestjänster (banavgifter) med totalt 15,6 miljarder för hela planperioden, vilket är en fördubbling jämfört med dagens avgiftsnivå. När ERTMS är färdigbyggt på Södra stambanan år 2020 tillkommer ytterligare höjning av banavgiften.

DRIFT, UNDERHÅLL OCH BÄRIGHET	Anslag, mdkr
Drift och underhåll av statliga vägar	110,2
Bärighetsåtgärder, tjälsäkning och rekonstruktion av vägar	14,8
Statlig medfinansiering till enskilda vägar	11
Drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet*	64
Summa anslag	200
Banavgifter	15,6
Summa	215,6

* Varav 3,3 mdkr lånefinansierat till el- och telereinvesteringar.

FIGUR 4 Tabellen visar planeringsramens fördelning på drift och underhåll av vägar och järnvägar samt bärighet på det statliga vägnätet m.m. 2010–2021.

Banverket har ansvaret för att bestämma avgifter för nyttjande av statens järnvägsnät. Ett arbete pågår med att utveckla tjänster och avgiftssättning för att stödja utvecklingen av transportförsörjningen inom järnvägssektorn. Delar av banavgiften ska differentieras med avseende på trängsel, servicenivå och slitage på spåren. Effekten av den nya prismodellen på efterfrågan är svår att överblicka liksom påverkan på utbud och efterfrågan på järnvägstransporter vilket också innebär att intäkten är något osäker.

Förutom Väg- och Banverkets drift- och underhållsåtgärder som finansieras av den nationella ramen och beskrivs i detta avsnitt krävs också sådana åtgärder inom sjöfarts- och luftfartsområdet.

De årliga utgifterna för Sjöfartsverkets drift- och underhållsåtgärder är sammanlagt 500 miljoner kronor, där cirka hälften går till isbrytning och övrigt till utmärkning av farleder och underhållsmuddring inklusive sjömätning. Dessa utgifter belastar de farledsavgifter som betalas av handelssjöfarten. Därutöver har hamnarna kostnader för drift och underhåll.

De årliga utgifterna för luftfartens drift- och underhållsåtgärder fördelas på statliga, kommunala och privata huvudmän som bland annat sköter flygplatserna. Finansieringen sker främst genom de flygplatsavgifter som tas ut från flygbolagen. Staten medfinansierar också drift av ickestatliga flygplatser med 1 miljard kronor under planperioden. Dessa medel redovisas i ramen för investeringar.

FIGUR 5 Tabellen visar den nivå på leverans kvalitet som finns inom respektive väg- och bantyp 2021. I förslaget till målnivåer ingår en bedömning av vad som kan åstadkommas med drift- och underhållsinsatser. De mörkare delarna av tabellen visar målnivåer för vilka en lägre nivå kan vara aktuell om omprioritering måste ske på grund av resursbrist.

FÖRSLAGEN LEVERANSKVALITET 2021							
Väg- och bantyper	Framkomlighet/punktlighet	Robusthet	Trafik- och trafikantinformation	Bekvämlighet	Säkerhet	Användbarhet	Väg/bana Km
Väg							
Vägar i storstadsområden	+	++	++	+	++	Bas	500
Övriga nationella stamvägar samt anslutningsvägar med genomsnittlig årsdygnstrafik > 8000 fordon	++	++	+	++	++	Bas	14 000
Utpåkade pendlings- och servicevägar, inkl. viktiga vägar för kollektivtrafik	++	+	+	+	++	Bas	10 000
Övriga för näringslivet utpekade viktiga vägar	+	+	Bas	+	+	Bas	35 000
Landsbygdsvägar (obs. exkl. enskilda vägar)	Bas	Bas	Bas	Bas	Bas	Bas	39 000
Väglängd tot.							98 500
Järnväg							
Banor i storstadsområden	++	++	++	+	++	Bas	978
Banor som bildar större sammanhängande stråk	++	++	++	++	++	Bas	4 034
Banor för övrig viktig gods- och resandetrafik	+	+	+	+	++	Bas	3 587
Banor med mindre trafik	+	+	Bas	Bas	++	Bas	2 389
Banor med ringa eller ingen trafik	Bas	Bas	Bas	Bas	++	Bas	1 110
Banlängd tot.							12 078

Fördelningen av drift- och underhållsmedel

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 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 sin planerade livslängd.

Väg- och järnvägsnätet har indelats i väg- och bantyper utifrån syftet med resan och transporten samt trafikvolymen. För varje väg- och bantyp har målnivåer preciserats för drift och underhåll, se figur 5. Målnivåerna beskriver vilken standard som åtgärderna ska hålla utifrån sex olika begrepp; framkomlighet/punktlighet, robusthet, trafik- och trafikantinformation, bekvämlighet, säkerhet och användbarhet, se närmare definition i figur 6. Målnivåerna tar hänsyn till samhällsekonomisk effektivitet samtidigt som de garanterar en viss basnivå på lågtrafikerade delar av infrastrukturen.

Strategierna för fördelning av drift- och underhållsresurserna är nya och det återstår arbete med att fullständigt implementera dem. Bland annat pågår färdigställande av system för mätning av målnivåerna. De förslag till målnivåer som återfinns i denna plan kan behöva justeras var- efter mätsystemet utvecklas och uppföljningarna blir mer fullständiga.

Bedömda effekter av tilldelad ram för drift- och underhåll på järnvägsnätet

Ankomstpunktligheten i storstäder förbättras jämfört med idag. Den information som lämnas är anpassad till resenärerna vilket ger ökad att-

Störningar i trafiken kostar årligen stora belopp. Störningarna på vägarna på vintern beräknas årligen kosta cirka 250 miljoner kronor.

Tågförseningar beräknas under 2006 ha kostat samhället mellan 3,4 och 5,2 miljarder kronor.

FIGUR 6 Tabellen definierar vad de olika målnivåerna i figur 5 innebär för var och en av de olika leverans kvaliteterna som är gemensamma för väg- och järnvägsnätet.

LEVERANSKVALITETER FÖR VÄGAR OCH JÄRNVÄGAR			
	Bas	+	++
Framkomlighet/Punktlighet	Väg och järnväg ska vara tillgängliga året runt. Restriktioner för tung trafik kan förekomma vissa perioder, t.ex. vid tjällossning eller lövhalka.	Väg och järnväg ska vara tillgängliga året runt. Mindre avvikelser i den förväntade transporttiden kan förekomma.	Väg och järnväg ska vara tillgängliga året runt. Avvikelser i den förväntade transporttiden ska vara ringa.
Robusthet	Återställningsförmåga och vissa omledningsmöjligheter ska finnas.	Återställningsförmåga och omledningsmöjligheterna ska vara goda.	Återställningsförmåga och omledningsmöjligheterna ska vara utmärkt.
Trafik- och trafikantinformation	Det ska finnas tillräcklig information* för att fatta beslut som berör resan/transporten.	Det ska finnas god information* för att fatta beslut som berör resan/transporten.	Det ska finnas mycket god information* för att fatta beslut som berör resan/transporten.
Bekvämlighet	Resan ska vara genomförbar.	Resan ska upplevas som behaglig.	Resan ska upplevas som behaglig och mervärden finns, t.ex. i form av rastplatser eller stationsservice.
Säkerhet	Transporten/resan ska kunna genomföras säkert.	Transporten/resan ska kunna genomföras med hög säkerhet och människor kan med tillförsikt vistas vid och kring väg- och järnvägsnätet.	Transporten/resan ska kunna genomföras med högsta säkerhet och människor kan med mycket stor tillförsikt vistas vid och kring väg- och järnvägsnätet.
Användbarhet	Alla som vill resa ska kunna göra det.		

* Information avser normalläge, störningar, prognoser och alternativa förslag.

raktivitet att arbetspendla med tåg. Resenärer är nöjda med kollektivtrafiken.

Ankomstpunktligheten förbättras också på de större stråken jämfört med idag vilket ökar lönsamheten för godstransporterna och intresset för att transportera gods på järnväg. De långväga resenärerna kan räkna med att restiderna håller. Komforten förbättras och därmed förutsättningarna att exempelvis arbeta och läsa under resan.

Användbarheten för alla säkras i det utpekade nätet. Den kringutrustning som finns för att möjliggöra resande med tåg har en mycket hög driftsäkerhet.

Järnvägsnätet inom storstadsområden och större stråk blir bättre rustat att klara större störningar till följd av klimat, extraordinära händelser etc.

Miljöpåverkan från drift och underhåll minskar genom utveckling av nya metoder för att underhålla avvattningsanläggningar och områden kring järnvägen. Drift- och underhållsåtgärder bidrar också till att buller från järnvägstrafiken i tät bebyggda områden minskar.

Energiförbrukningen i järnvägssektorn minskar med 245 GWh, varav drift och underhållsverksamhetens förbrukning minskar med 64 GWh.

Trafiktillväxt och leveranskvalitet på järnvägsnätet

Trafiktillväxten på järnvägsnätet bedöms enligt planprognosen att uppgå till 27 procent. Behovet av drift och underhåll samvarierar starkt med trafikvolymen. För att säkra rätt leveranskvalitet till användarna av järnvägsnätet samtidigt som trafikvolymen ökar med 27 procent fördubblas nivån på banavgifter. Detta kommer antingen att höja biljettpriset/transportkostnaden och/eller öka subventioneringsgraden från den regionala nivån. Det kan även påverka förutsättningarna för järnvägsföretagen.

Idag råder osäkerhet om hur avgiftsnivåerna påverkar utbud och efterfrågan på järnvägstransporter om inte motsvarande höjning av prissättningen av andra transporter sker. För närvarande genomför Banverket analyser och konsekvensbedömningar av förändrade totala avgiftsnivåer och förändringar av befintliga avgiftskomponenter samt införande av nya komponenter. Exempel på den senare kategorin är brukaravgifter för införandet av ERTMS.

För att locka och bibehålla resenärer till kollektivtrafiken är det avgörande att drift- och underhållsåtgärderna ökar i en takt som stämmer med den växande trafikens behov. Sjunger kvaliteten under resenärernas och trafikutövarnas acceptansnivå visar erfarenheten att det tar lång tid att få tillbaka resenärer som bytt till personbil eller flyg.

Vid utbyten och upprustningar kommer i första hand storstadsområden och större stråk att prioriteras. För att säkra leveranskvaliteten på övriga banor kommer Banverket fortsätta diskussionen om samfinansiering av dessa banor med lokala parter.

Vissa av de lågtrafikerade banorna har en stor regional betydelse genom att ge pendlingsmöjligheter till och från arbete, eller genom att vara en väsentlig länk i en enskild industris transportflöde. De lågtrafikerade banorna har dock ett stort uppdämt underhållsbehov. Banverket har startat en dialog som gäller alternativt huvudmannaskap eller medfinansiering för vissa av de lågtrafikerade banorna. Dialogen med näringsliv och samhällsintressenter om banornas utveckling kommer att fortsätta.

På Inlandsbanan genomförs bl.a. säkerhetshöjande åtgärder. Dessutom pågår flera studier för att utreda behov av ökad bärighet och byggnad av kombiterminaler. Dessa kan resultera i en utveckling av Inlandsbanan i första hand för godstrafik.

Anpassning till klimatförändringar ökar kraven på anläggningarnas robusthet. Detta finns inte möjlighet att prioritera i nödvändig omfattning. Förbättringar i förmågan att stå emot stora störningar görs i första hand inom storstadsområden och större stråk.

Bedömda effekter av tilldelad ram för drift- och underhåll på vägnätet

Möjligheten att bo på en plats och pendla till arbetet med rimliga restider bibehålls eller förbättras genom minskade störningar och förbättrad trafikinformation. För att handel och arbetspendling ska kunna ske effektivt är det viktigt att pendlingstrafik och servicetransporter har begränsade variationer i restid. Den föreslagna drift och underhållsnivån bidrar till att skapa möjligheter för ökad integration mellan olika arbetsmarknadsregioner. Vägverkets bedömning är att prognostiserad trafikökning kan hanteras inom planeringsramen för drift och underhåll.

Satsningar som görs inom planen bidrar även positivt till miljömålen, framförallt gällande klimat och hälsa. Drift- och underhållsåtgärder på vägnätet bidrar till en minskning av koldioxidutsläppet med cirka 590 000 ton för hela planperioden. Det sker även en minskning av utsläppen av partiklar och antalet människor som är bullerutsatta minskar genom bullerdämpande beläggningar.

Nuvarande standard på vägnätet förbättras till ett värde av två till fyra miljarder kronor. Jämnare leverans kvalitet uppnås på lågtrafikerade vägar.

Planen syftar till att optimera drift och underhåll på det lågtrafikerade vägnätet genom samverkan med näringsliv och regionala och lokala intressenter. Vägverket ska verka för att en utjämning av leverans kvaliteter över landet genomförs. Inom nuvarande budgetram kommer standarden på det lågtrafikerade vägnätet fortsatt vara relativt låg.

Vägnätet i storstadsregionerna har höga krav på robusthet och trafikinformation och hög beredskap sätts därför in för att undvika stopp och störningar i trafiken. Detta leder till förbättrad framkomlighet och ökad kundnytta i form av minskade restider. Restider i storstadsområden kommer dock fortsatt vara förhållandevis långa beroende på trängsel.

Bärighetsåtgärder på väg och bedömda effekter

Till bärighetsåtgärder föreslås indikativt 14,8 miljarder kronor under planperioden, vilket avlastar underhållet med 185 miljoner kronor årligen.

Under planperioden kommer en stor del av bärighetsbristerna att kunna åtgärdas, vilket är positivt för näringslivets tillväxtpotentialer. Det innebär säkrare leveranser året om, vilket är av stor vikt speciellt för skogsindustrin. Följden blir ett jämnare flöde av råvaran och i många fall innebär det även en mer kvalitativ råvara som ger ett ökat mervärde för skogsindustrin. Näringslivet får minskade kostnader tack vare bärighetsåtgärder. För att säkra vägkapitalet för extrema väderförhållanden är

det nödvändigt att vidta de riskreducerande åtgärderna som föreslås under planperioden.

De framtida bärighetsbehoven är svåra att prognostisera, då näringslivets behov kan förändras över tiden. Det gäller exempelvis nya satsningar på bl.a. vindkraft, gruvor med mera som kan skapa nya bärighetsbehov. Inom given ram kommer det att också kvarstå behov av åtgärder för att öka bärigheten på mötesseparerade vägar.

Sektorsverksamhet och mindre investeringar inom åtgärdsområden

Planen pekar ut och namnger alla investeringsobjekt som beräknas kosta mer än 50 miljoner kronor, se sidan 45. Övriga åtgärder i planens utvecklingsdel, det vill säga mindre investeringsobjekt och sektorsåtgärder, finns beskrivna i detta avsnitt. Investeringarna redovisas i planen i form av medelsvolymen för respektive åtgärdsområde och sektorsverksamhet. Åtgärderna är i allmänhet mycket kostnadseffektiva och ger en bred och god måluppfyllelse och är också mycket efterfrågade av såväl medborgare som näringsliv. Åtgärderna bidrar ofta till att det befintliga transportsystemet kan utnyttjas effektivare och att de negativa miljöeffekterna minskar.

Mindre åtgärder kan exempelvis ge värdefulla bidrag till klimatmålet genom bland annat satsningar på bytespunkter, kollektivtrafikkörfält, cykelvägar och kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsnätet som ger bättre möjligheter för resenärerna att göra klimatsmarta val. Förutsättningarna för näringslivet kan förbättras genom exempelvis satsningar på anslutningar till terminaler och hamnar, ramper, stigningsfält, mötesspår och förstärkt kraftförsörjning.

Sektorsverksamheten är också ett viktigt verktyg för att lösa problem i transportsystemet och bidra till måluppfyllelse. Effekter av sektorsinsatser uppstår och får full effekt först tillsammans med andra aktörers åtgärder och fungerar därmed som ett smörjmedel för transportsystemets effektivitet och utveckling.

Dessa åtgärder och aktiviteter behöver anpassas utifrån rådande förutsättningar och läggas upp löpande i samverkan med andra aktörer så som kommuner, trafikhuvudmän, privata företag och andra intressenter. Därför preciseras inte dessa medel i exakta åtgärder i planen. Identifiering och prioritering av vilka åtgärder som kommer till genomförande sker istället löpande under planperioden inom ramen för verksamhetsplaneringen.

Den årliga processen med att ta fram konkreta förslag till åtgärder inom dessa områden, liksom för bärighetssatsningar på väg, kommer att

FIGUR 8 Indikativ finansiering för åtgärdsområden och sektorsverksamhet för Vägverket och Banverket. Därutöver bedriver även Sjöfartsverket sektoruppgifter till en kostnad om 100 miljoner kronor per år. Verksamheten är till största del finansierad av farledsavgifter. Sjöfartsverkets arbete med sektorsuppgifter ska, liksom Vägverkets och Banverkets, bidra till att de transportpolitiska målen nås och omfattar samordning, samverkan, informations- och kunskaps-spridning samt forskning, utveckling och demonstration.

ÅTGÄRDSOMRÅDEN INKL. SEKTORSÅTGÄRDER	Ramnivå	(-)15%	(+)15%
Sektorsåtgärder	8,6	8,6	8,6
Miljöinvesteringar	5,1	5,1	5,1
Trimning och effektivisering för tillväxt och klimat	23,3	22,5	23,3
Summa	37,0	36,2	37,0

tydliggöras och det är en nödvändighet att den görs transparent för andra aktörer. Identifieringen av åtgärder kommer att ske i nära samarbete med länsplaneupprättare, kommuner, näringsliv och organisationer, exempelvis genom att berörda aktörer inbjuds till en eller flera årsvisa dialoger. Vägverket och Banverket avvaktar regeringens ställningstagande till den framtida organisationen av trafikverken innan processen läggs upp i detalj.

Genom detta arbetssätt skapas också en viss flexibilitet i planen som gör att Vägverket och Banverket kan säkerställa att initiativ från andra aktörer och snabbt uppkomna behov t.ex. i samhällsbyggandet eller hos näringslivet kan mötas med relevanta åtgärder från trafikverken. Det kan också finnas skäl att kraftsamla kring något eller några transportpolitiska etappmål. I figur 8 anges respektive område med indikativa ekonomiska ramar.

Inriktning av sektorsverksamheten inom Banverket och Vägverket

Sektorsverksamheten bedrivs genom samarbete med sektorns olika aktörer i syfte att uppnå de transportpolitiska målen. En utveckling som svarar upp mot de transportpolitiska målsättningarna förutsätter att alla aktörer i sektorn går åt samma håll. Trafikverken ska samla, stödja och driva på aktörerna för att på så vis få dem att i sin egen verksamhet ta sin del av ansvaret för utvecklingen av transportsystemet. Trafikverkens roll i förhållande till aktörerna är att ge dem underlag att fatta beslut som bidrar till målen.

För detta krävs förutom det faktiska samarbetet med sektorns aktörer ett omfattande arbete med att ta fram och förvalta kunskap samt att upprätthålla nätverken i sektorn. En viktig del i sektorsarbetet är dessutom att ta fram sakunderlag i form av strategier och förslag på styrmedel till riksdag och regering som främjar genomförandet av de transportpolitiska målen.

Sektorsverksamhetens huvudinriktning under perioden 2010–2021 är att verka inom följande områden:

- Samverkan för hållbar samhällsutveckling med fokus på tidiga skeden
- Samverkan med aktörer för effektivare personresor
- Samverkan med aktörer för effektivare godstransporter

SAMVERKAN FÖR HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING MED FOKUS PÅ TIDIGA SKEDEN

Tidiga skeden avser idéstadiet innan de formella planeringsprocesserna har påbörjats. Det är då viktigt att skapa en samsyn som ligger till grund för aktörernas olika behov och planeringsprocesser. Genom fördjupad samverkan med andra statliga, regionala och lokala aktörer i tidiga skeden av samhällsplaneringen kan Banverket och Vägverket bidra till att samhällsstrukturen utvecklas. Det handlar om att tillsammans med aktörerna hitta effektiva lösningar som både tillgodoser aktörernas behov och bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse. Exempel på lösningar kan vara att ge stöd så att fortsatt expansion av bostäder, service, arbetsplatser och industri i ökad utsträckning sker vid kollektivtrafikknutpunkter eller i noder längs stråk där person- och godstransporter kan ske på ett

Resultatet av sektorsarbete förstärker ofta effekterna av fysiska åtgärder, till exempel kan en investering i cykelvägar generera större effekter om den kombineras med kommunikativa insatser tillsammans med andra aktörer.

klimateffektivt sätt. Deltagande i tidiga skeden ger större möjlighet att påverka slutresultatet i en planeringsprocess, eftersom parterna ännu inte låst sig vid en lösning.

Dessutom ger verken stöd och råd till regioner, regionförbund, län, kommuner och näringsliv med flera i syfte att bidra till ökad tillväxt och regional utveckling. Detta sker bland annat i framtagande av regionala utvecklingsplaner (RUP) och ansökningar om medel ur EU:s strukturfonder.

SAMVERKAN MED AKTÖRER FÖR EFFEKTIVA PERSONRESOR

Vägverket och Banverket har ett brett samarbete med kommuner, landsting, regionala aktörer, trafikhuvudmän, företag och branschorganisationer kring personresor. Verken utgår från det samarbetspartners vill uppnå eller åstadkomma utifrån sin verksamhet och situation. Verkens roll är att inspirera, driva på och stödja aktörerna så att de genomför åtgärder för ökad uppfyllelse för de nationella målen. Arbetet med personresor ska präglas av ett kundperspektiv och av ett hela-resan-perspektiv. Stödet till aktörerna kommer att inriktas på:

- attraktiv kollektivtrafik såsom bytespunkternas lokalisering, utformning och servicenivå, resans kvalitet, till exempel turtäthet, restid, komfort, trygghet och tillgänglighet
- ökad och säker gång- och cykeltrafik
- förbättra användning av bilen såsom bilpool, sparsam körning, regel efterlevnad, säkerhetssystem i bilen och inköp av energieffektiva bil
- verka för alternativ till resor, t.ex. resfria möten
- lokala ITS-åtgärder.

Under perioden 2010–2021 kommer den stödjande verksamheten i form av kunskap och expertstöd att fortsätta genom aktiv omvärldsbevakning, analyser och utvärderingar tillsammans med företag, offentliga organisationer och branschorganisationer. Verken kommer också, i egenskap av expertmyndighet, att lämna underlag inom EU samarbetet och andra internationella forum.

SAMVERKAN MED AKTÖRER FÖR EFFEKTIVARE GODSTRANSPORTER

Inom godsområdet ska Banverket och Vägverket fortsätta sitt samarbete med stödjande, samlande och pådrivande aktiviteter. Ambitionen är att tillsammans med företag, kommuner, landsting, myndigheter och organisationer underlätta och förbättra transporter genom att:

- skapa goda förutsättningar för kombinerade transporter
- förbättra informationen om terminaler och last- och lossningsplatser
- verka för att reducera administrativa hinder
- verka för sund konkurrens inom godstransportsektorn
- driva på utvecklingen av e-transport och ITS
- stödja aktörerna till att upphandla och genomföra säkrare och mera miljöanpassade transporter.

Fortsatt finansiering av kunskapsutveckling är viktig inom områden såsom logistik, intermodalitet och kombitrafik, fordonsutveckling (miljö, trafiksäkerhet, funktionalitet), metoder för ökad fyllnadsgrad, intelligenta transportsystem (ITS), alternativa kraftkällor, drivmedel och hybridteknik (både väg- och järnvägsfordon), trafiksystem och beteenden i systemet och hur de kan förbättras.

Även inom godstransportområdet kommer verken att fungera som expertmyndighet.

Miljöinvesteringar för att begränsa transportsystemets miljöpåverkan

Flertalet åtgärder i planen utformas för att påverka miljön positivt samtidigt som andra effekter skapas. I detta åtgärdsområde finns åtgärder som motiveras enbart utifrån att de kan begränsa transportsystemets direkta påverkan på den fysiska miljön. Mindre åtgärder från andra åtgärdsområden kan ge värdefulla bidrag till exempelvis klimatmålet, genom mindre investeringar, trimningsåtgärder, sektoråtgärder och drift och underhåll.

Inom åtgärdsområdet miljöinvesteringar finns åtgärder som omfattar hela det statliga väg- och järnvägsnätet och bidrar till att uppnå miljö kvalitetsmålen. Åtgärdsområdet omfattar åtgärder som minskar eller förebygger negativa konsekvenser av ett transportsystem i form av bullerstörningar, hinder för flora och fauna, sämre dricksvatten, förorenad mark som inte kan användas, kulturvärden som riskerar att förfalla med mera. De fysiska åtgärder som i undergrupper planeras för att lösa respektive problem är ofta av karaktären att de bara bidrar till att lösa vart och ett av dessa. Åtgärder i tätortsmiljöer ger dock även positiva effekter på mål såsom trafiksäkerhet, framkomlighet, klimat och tätorters attraktionskraft och bidrar därmed också till tillväxt och sysselsättning.

BULLER

Buller är den miljöstörning som berör flest människor. Omkring två miljoner människor bedöms vara exponerade för trafikbullernivåer i eller vid sin bostad som överstiger något av de riktvärden som riksdagen angivit. Buller är i första hand en hälsofråga, eftersom långvarig exponering kan leda till ökad stress som innebär en förhöjd risk för hjärt- och kärlsjukdomar och därmed en för tidig död.

Sammantaget föreslås i den nationella planen åtgärder för drygt en miljard kronor under planperioden. De satsningar trafikverken föreslår inom detta område är främst åtgärder för att reducera bullernivåer där människor bor och vistas. Det handlar om fönsterbyten, bullerplank och bullervallar, spårnära bullerskärmar och skärmar vid bostäders uteplatser samt vid lokaler för vård, skolor och barnomsorg.

Totalt föreslår trafikverken att sådana åtgärder genomförs till en omfattning av 1,4 miljarder kronor längs hela det statliga väg- och järnvägsnätet. Merparten av åtgärderna på väg görs för att minska störningarna inomhus från enstaka bullertoppar nattetid. För utomhusmiljöer längs vägnätet handlar det främst om andra åtgärder, som beläggningar och hastighetssänkningar. Förslaget innebär att åtgärder görs vid cirka 15 000–20 000 bostäder och cirka 500 lokaler för skolor, vård och om-

sorg. Statlig medfinansiering för att åtgärda längs de kommunala gatorna i tätort tas upp inom länsplanerna.

LANDSKAP

Infrastrukturen har en stark påverkan på flora och fauna, kulturmiljövärden och landskapsupplevelser. Eftersom den orsakar barriäreffekter för djurlivet är åtgärder för de mest utsatta och skyddsvärda djuren högt prioriterade i planen. I ett större perspektiv och över tid orsakar barriärerna en fragmentering av landskapet som också minskar tillgängligheten för människor.

De satsningar som föreslås är till exempel bevarande av alléer, åtgärdande av konfliktpunkter för hjortdjur, utter, fisk, groddjur, bevarande av kulturvägar, kulturbroar, gamla stationer och lokstallar.

VATTEN

Många vägar passerar genom skyddsområden för kommunala grundvattentäkter eller ligger i anslutning till ytvatten som används som dricksvattentäkt och som saknar godtagbara skyddsåtgärder mot risker genom spridning av farliga ämnen vid en olycka. Ambitionen är att vattenkvaliteten i de yt- och grundvattenförekomster som är av nationell betydelse för att försörja många människor ska vara långsiktigt tryggad mot risker.

De fysiska åtgärder som är aktuella är bland annat skyddszoner med tätskikt, avledning av tillrinning av dagvatten, partikelavskiljare i form av sedimentations- och fördröjningsdammar samt anläggning av våtmark.

FÖRORENADE OMRÅDEN

Det finns ett stort behov av att sanera förorenade områden kring järnvägen. I första hand prioriteras mark som kan medföra risker för människors hälsa eller miljön skadas samt där förelägganden kan vara aktuella. Åtgärden omfattar inventeringar, undersökningar och i vissa fall omfattande markarbeten. Förorenad mark omkring vägnätet hanteras inom ramen för drift och underhåll.

TÄTORTER

Många mindre tätorter som har fått förbifarter har kvar genomfarter där Vägverket är väghållare. Dessa genomfarter har alltför sällan anpassats till de nya kraven på utformning och funktion vilket leder till dålig trafiksäkerhet och tillgänglighet, otrygga miljöer och negativt estetisk påverkan.

Planförslaget bygger bland annat på den bristanalys som gäller natur, kultur och gestaltning i tätorter. Den omfattar en genomgång av cirka 400 tätorter. Resurser avsätts så att brister kan åtgärdas i cirka 100 tätorter. Åtgärderna har starka kopplingar till vad som föreslås i den regionala och lokala planeringen.

För järnvägen kan bangårds- och stationsmiljöer ha mist sin funktion och bör anpassas till en ny situation och omkringsliggande markanvändning. Anläggningsdelar som inte har någon funktion riskerar bristande underhåll och kan därmed skapa otrygga miljöer. Även om särskilda medel inte finns avsatta för att förbättra bangårds- och stationsmiljöer, kan det inte uteslutas att någon enstaka insats kan bli aktuell.

Trimning och effektivisering av transportsystemet för tillväxt och klimat

Åtgärdsområdet innehåller en mångfald av mindre, fysiska, åtgärder. Dessa kan ofta kombineras för att åstadkomma största möjliga effekt, till exempel för att stödja en effektiv, säker och miljövänlig arbetspendling. Åtgärderna bidrar även till att färre dör eller skadas allvarligt när de färdas eller vistas i transportsystemet.

I storstäderna förekommer kapacitetsbrister i transportsystemet som kan få mycket omfattande och långvariga konsekvenser på grund av den bristande återställningsförmågan. För att hantera kapacitetsbrister är trimningsåtgärder viktiga eftersom de kortsiktigt kan öka genomströmningen i trafiksystemet och minska risken för att störningar uppkommer.

Andra typer av åtgärder syftar till att ge näringslivet bättre förutsättningar vid gods- och varutransporter, bland annat genom att öka kapaciteten i järnvägssystemet och öka möjligheterna att kombinera olika trafikslag på ett effektivt sätt. Miljöeffekterna är övervägande positiva, förutom att delar av åtgärderna bidrar till att hastigheten kan bli högre, vilket leder till ökade koldioxidutsläpp.

Behoven är väsentligt mycket större än vad som kan tillgodoses i förslaget till plan. Det gäller inte minst behoven kopplade till järnväg.

ÖKAD ANDEL CYKELRESOR

Två tredjedelar av befolkningen har mindre än tio kilometer till sina arbetsplatser och cirka hälften har mindre än fem kilometer. Samtidigt är hälften av alla bilresor kortare än fem kilometer. Potentialen att öka andelen cykelresor av de kortare resorna bedöms därför som mycket god, främst när det gäller arbetspendling. Åtgärder som leder till ökad cykling bidrar till att nå många mål. Ökad cykling bidrar till minskad miljöpåverkan, ger minskad trängsel och positiva effekter på folkhälsan. Det finns även stora möjligheter till utveckling av näringar kring cykelturism.

Planerade investeringar i cykelvägar längs det nationella vägnätet tar främst sikte på att skapa möjligheter till arbetspendling. Förslaget innefattar även åtgärder som förbättrar möjligheterna att nå exempelvis till tätortsnära mål för turismen, bad med mera. Gång- och cykelvägar är också viktiga för att göra det möjligt för barn att säkert ta sig till skolor och fritidsaktiviteter. Under planperioden finns goda förutsättningar att åstadkomma ett flertal längre sammanhållande leder för cykelturism. En sådan led där arbetet redan kommit långt är den så kallade "Kattegattleden", längs västkusten. I samband med nybyggnad av nationella vägar och mittsepareringsåtgärder ska behovet av kompletterande cykelvägar prövas. Det innebär att ytterligare cykelvägar kan komma att anläggas med finansiering utanför detta åtgärdsområde.

ÖKAT KOLLEKTIVTRAFIKRESANDE

Planerade investeringar i kollektivtrafiken tar sikte på att förbättra den nationella infrastrukturen så att den är användbar för personer med funktionsnedsättning samt att skapa möjligheter till arbetspendling och därmed också ge pendlarna större möjlighet att välja klimatsmarta resealternativ. Förslaget innefattar bland annat att minst 150 stationsmil-

jöer kommer vid planperiodens slut att vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Åtgärder kommer att vidtas på drygt 2 000 hållplatser, inklusive anläggning av helt nya hållplatser, exempelvis ett antal motorvägshållplatser längs E6. Insatser planeras för ett 80-tal nya och befintliga pendlingsparkeringar. Kollektivtrafikkörfält, signalåtgärder med mera planeras, vilket även innefattar vissa åtgärder i Göteborg inom ramen för K2020 projektet.

Inom ramen för utveckling av transportsystemet har cirka 1 miljard kronor avsatts för statlig medfinansiering av investeringar som trafik-huvudmän genomför för att utveckla den regionala kollektivtrafiken. Exempel på sådana investeringar är utveckling av bytespunkter, stationer eller resecentrum som syftar till att förbättra tillgängligheten och stärka den regionala kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Hanteringen av dessa medel styrs av förordning (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Beroende på investeringarnas omfattning hanteras objekten som namngivna objekt eller som objekt inom ramen för åtgärdsområden, vilka preciseras parallellt med den årliga verksamhetsplaneringen.

ETT TRANSPORTSYSTEM SOM ÄR SÄKERT ATT FÄRDAS OCH VISTAS I

Under senare år har i genomsnitt cirka 575 personer varje år dödats i transportsystemet. Dessutom blir ett mycket stort antal lindrigt eller allvarligt skadade, och det handlar även om egendomsskador som uppgår till betydande belopp. Vägtrafiken står för merparten av de döda och allvarligt skadade.

De åtgärder som föreslås för att minska riskerna att dö eller skadas allvarligt i vägtrafiken är framför allt mötesseparering, räffling av mitt- och sidolinjer samt sidoräcken. En ytterligare åtgärd är uppsättande av viltstängsel.

Automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK, är ett mycket kostnadseffektivt verktyg för att öka trafiksäkerheten. För närvarande pågår en utveckling av mobil ATK. Investeringar i såväl mobila enheter som reinvesteringar av befintliga enheter planeras under perioden.

Säkra, trygga, attraktiva och funktionella rastplatser, uppställningsplatser och parkeringsfickor är viktiga i den goda resan, inte minst för att skapa goda möjligheter för raster och vila för yrkestrafiken. I planen föreslås såväl förbättringar av befintliga sådana platser som anläggande av nya längs det nationella vägnätet företrädesvis längs stråk för långväga gods och turism. Totalt gäller det ett hundratal platser.

Inom järnvägssektorn sker relativt få olyckor där resenärer riskerar att dö eller skadas, men eftersom följden av en olycka kan bli katastrofal behöver åtgärder ändå vidtas för att ytterligare minska riskerna. Det handlar här om olika tekniska åtgärder för att förhindra kollisioner eller urspårningar, till exempel komplettering med automatisk tågkontroll (ATC) på bangårdar och på lågtrafikerade banor.

För att reducera risken för olyckor i plankorsningar föreslås en höjning av skyddsnivån. Staten bör medfinansiera planskilda förbindelser på ett antal platser för att minska antalet plankorsningar.

Ett antal av dödsfallen inom transportinfrastrukturen handlar om

själv mord eller olyckshändelser till följd av att personer otillåtet befinner sig på järnvägsspåret. I genomsnitt handlar det om cirka 80 personer varje år. Detta kan försvåras av kameraövervakning och stängsling. Pågående forskning indikerar att dessa åtgärder även förhindrar upprepade självmordsförsök. Skyddsåtgärder görs för att hindra att personer (ungdomar) klättrar på uppställda järnvägsvagnar och kommer för nära kontaktledningar för el.

FÖRSTÄRKNING AV KRAFTFÖRSÖRJNING TILL JÄRNVÄGSSYSTEMET

En förstärkning av kraftförsörjningssystemet är en absolut förutsättning för att man ska kunna hantera den ökade trafik som förutses under planperioden. Risken är annars att de positiva effekterna av föreslagna förbättringar i planen inte kan realiseras fullt ut. Kraftförsörjningssystemets kapacitet är redan i dag fullt utnyttjad för många banor. Vid en statusbedömning som utfördes under 2008 konstaterades att för hälften av alla bandelar är överföringskapaciteten i kontaktledningssystemet överskriden.

Åtgärder i omformarstationer omfattar utbyggnad med nya omriktare eller omformare. Införande av ett effektivare överföringssystem, förstärkning av befintliga kontaktledningar, nya inmatningspunkter och större transformatorer är andra nödvändiga åtgärder.

Åtgärder på högtrafikerade banor prioriteras. I detta förslag till plan föreslås åtgärder som bedöms täcka drygt tre fjärdedelar av det totala investeringsbehovet på de högtrafikerade banorna. Ytterligare insatser för kraftförsörjningen är angelägna för att kunna öka tågtrafiken under perioden. Eftersom kraftförsörjningssystemet redan är överbelastat bör åtgärderna genomföras så tidigt som möjligt i planperioden, och senast i takt med att andra investeringar möjliggör utökad trafik.

ÖKAD SAMORDNING AV NÄRINGSLIVET GODS- OCH VARUTRANSPORTER MELLAN TRAFIKSLAGEN

Näringslivets transporter skulle kunna ske till lägre kostnader om hanteringen av gods och varor kunde effektiviseras vid terminaler och hamnar. En sådan effektivisering underlättar också samordningen mellan olika trafikslag så att varje trafikslag kan utnyttjas på bästa sätt. Statens ansvar för detta är att anslutningarna till terminaler och hamnar fungerar rationellt och har tillräcklig kapacitet. Planen innehåller åtgärder för järnvägstrafiken i form av anslutningsspår, rundgångsspår, uppställningsspår och elektrifiering av spår. Ytterligare förslag till konkreta åtgärder finns identifierade i utredningar om kombiterminaler och hamnar. Trafikverket bedömer därutöver att det under planperioden kommer nya behov från näringslivet på anslutningar till industrier, logistikcentrum, kraftvärmeverk med mera. Medfinansiering eftersträvas.

ÖKAD KAPACITET OCH HÖJD KVALITET I TRANSPORTSYSTEMET

Det finns kapacitets- och kvalitetsbrister i såväl järnvägsnätet som det nationella vägnätet. Kapacitetsbristerna är störst i storstadsområdena, vilket resulterar i tågförseningar och bristande möjligheter att utveckla järnvägstrafiken i takt med efterfrågan samt trängsel i vägtrafiken.

Planen innehåller åtgärder på det nationella vägnätet i form av trafikplatser, ramper, ytterligare körfält, stigningsfält, breddning, korsningsåtgärder, cirkulationsplatser och ITS som variabla meddelandeskyltar, signalåtgärder och åtgärder för enkelt avhjälpna hinder (HIN-åtgärder enligt Boverkets föreskrifter) för personer med funktionsnedsättning. Dessutom föreslås att medel avsätts för årliga trimningsåtgärder i vägnäten i Stockholm och Göteborg. Trimningsåtgärder är mycket kostnadseffektiva för att minska konsekvenserna av högt kapacitetsutnyttjande och är nödvändiga som ett komplement för att anpassa befintlig infrastruktur när större investeringar sker för att eliminera flaskhalsar i systemet.

I de pågående "kraftsamlingspaketen" på järnväg i storstadsområdena sker samlade insatser från operatörer och Banverket för att öka tillförlitligheten i tågtrafiken. För Banverkets del ingår ett antal kvalitets- och kapacitetshöjande åtgärder av olika typer bl.a. bangårdsåtgärder, signaler, hastighetshöjningar, mötesspår, trafikstyrningssystem på lågtrafikerade banor (ERTMS-R), lokala bärighetsförstärkningar samt förbättringar och utveckling av systemen för driftledning och övervakning. Ytterligare åtgärder kan förväntas under planperioden för att förbättra punktligheten för järnvägstrafiken och öka återställningsförmågan i samband med störningar. Exempelvis åtgärder för att minska risken för att träd ska falla ner och blockera järnvägstrafiken. I planen ingår också investeringar i telesystemen som hanterar kommunikationen mellan de olika tekniska systemen inom järnvägssystemet.

Övrig utveckling av transportsystemet

Utöver ovanstående redovisning av åtgärder för utvecklingen av transportsystemet avsätts medel för forskning, utveckling och demonstration, FUD samt för medfinansiering av drift av icke statliga flygplatser om totalt 4,8 miljarder kronor.

Forskning, utveckling och demonstration, FUD

Trafikverken är viktiga som parter och beställare i innovationsprocessen. Både i den inledande problemformulerande fasen och i den avslutande är trafikverkens verksamhetsnära kompetens viktig för effektiviteten.

Vägverkets och Banverkets FUD-verksamhet kommer under planperioden att fokusera på att stödja utvecklingen av en hållbar och kostnadseffektiv väg- och banhållning med hög kvalitet.

Vägverket har lagt fast inriktningen i forsknings- och innovationsstrategin "Den effektiva vägen framåt mot ett grönare, säkrare och smartare vägtransportsystem" som lämnades till regeringen i december 2007. I strategin finns prioriterade forskningsområden. Exempel på områden som kommer att satsas på under planperioden är kundanpassade drift-

FIGUR 9 Indikativ finansiering för forskning, utveckling och demonstration samt statlig medfinansiering för drift av flygplatser.

ÖVRIG VERKSAMHET	Ramnivå	(-15%)	(+15%)
Forskning, utveckling och demonstration	3,8	3,8	3,8
Medfinansiering drift av flygplatser	1,0	1,0	1,0
Summa	4,8	4,8	4,8

och underhållstjänster, nya metoder för ökad robusthet i vägtransport-systemet, effektiv trafikledning och trafikstyrning, nya hållbara och kostnadseffektiva tekniska lösningar och processer samt energieffektiv väghållning.

Huvudinriktningarna i Banverkets forsknings- och innovationsstrategi för perioden 2006–2011 är att stödja nyttiggörandet av FUD inom spårtransportsektorn, utforma, främja och värdera spårtransportlösningar, stärka spårtransportsystemets säkerhet, trygghet och miljöanpassning samt att utveckla banhållning och spårtrafik.

Därutöver bedriver Vägverket och Banverket FUD-verksamhet tillsammans med andra aktörer med syfte att utveckla hela eller delar av transportsystemet. Dessa insatser beskrivs i avsnittet Sektorsåtgärder som också innehåller medel för denna sektorsinriktade forskning.

Drift av icke statliga flygplatser

Planen omfattar 1 miljard kronor till medfinansiering av drift av icke statliga flygplatser. Dessa medel är hämtade ur planeringsramen för utveckling av transportsystemet.

Större namngivna investeringar

I det följande avsnittet redovisas de investeringsåtgärder som kostar mer än 50 miljoner kronor. Dessa åtgärder namnges och redovisas på karta. Åtgärderna redovisas inom ramen för sex geografiska områden, valda utifrån regionala systemanalyser.

Införande av ERTMS på sträckan Öresundsbron–Malmö–Mjölby–Hallsberg–Stockholm ingår i planen. Åtgärden innebär att Sverige underlättar för internationell godstrafik på sträckan.

FIGUR 10 Indikativ finansiering för namngivna objekt.

INVESTERINGAR STÖRRE ÄN 50 MILJONER KR	Anslag, mdkr		
	Ramnivå	(-)15%	(+)15%
Pågående projekt, närtidssatsning samt i planeringsdirektivet särskilt utpekade nyckelinvesteringar	61,2	61,2	61,2
ERTMSkorridor B ¹	0	0	0
Räntor och amorteringar av lånefinansierade investeringar under planperioden inkl produktionskostnad ²	26,4	26,4	26,4
Räntor och amorteringar av lånefinansierade investeringar före planperioden samt hyra för Botniabanan ³	18,4	18,4	18,4
Statlig medfinansiering (statsbidrag) för investering i kollektivtrafikanläggningar ³	4,7	4,7	4,7
Återbetalning av förskottering	1,1	1,1	1,1
Medel för nya investeringar	21,3	0	43,3
Tillkommande behov och riskreserv	9,0	8,0	10,1
Summa	142,1	119,8	165,2
Tillkommande medel utöver anslag			
Medfinansiering från kommunala och privata intressenter	15,2	10,4	16,6
Medfinansiering från Brukaravgifter eller trängselskatt	30,7	27,9	30,7
Summa	45,9	38,3	47,3

1. 2,2 mdkr finansieras med banavgifter/brukaravgifter.

2. Avser också räntor och amorteringar för investeringsåtgärder mindre än 50 mkr.

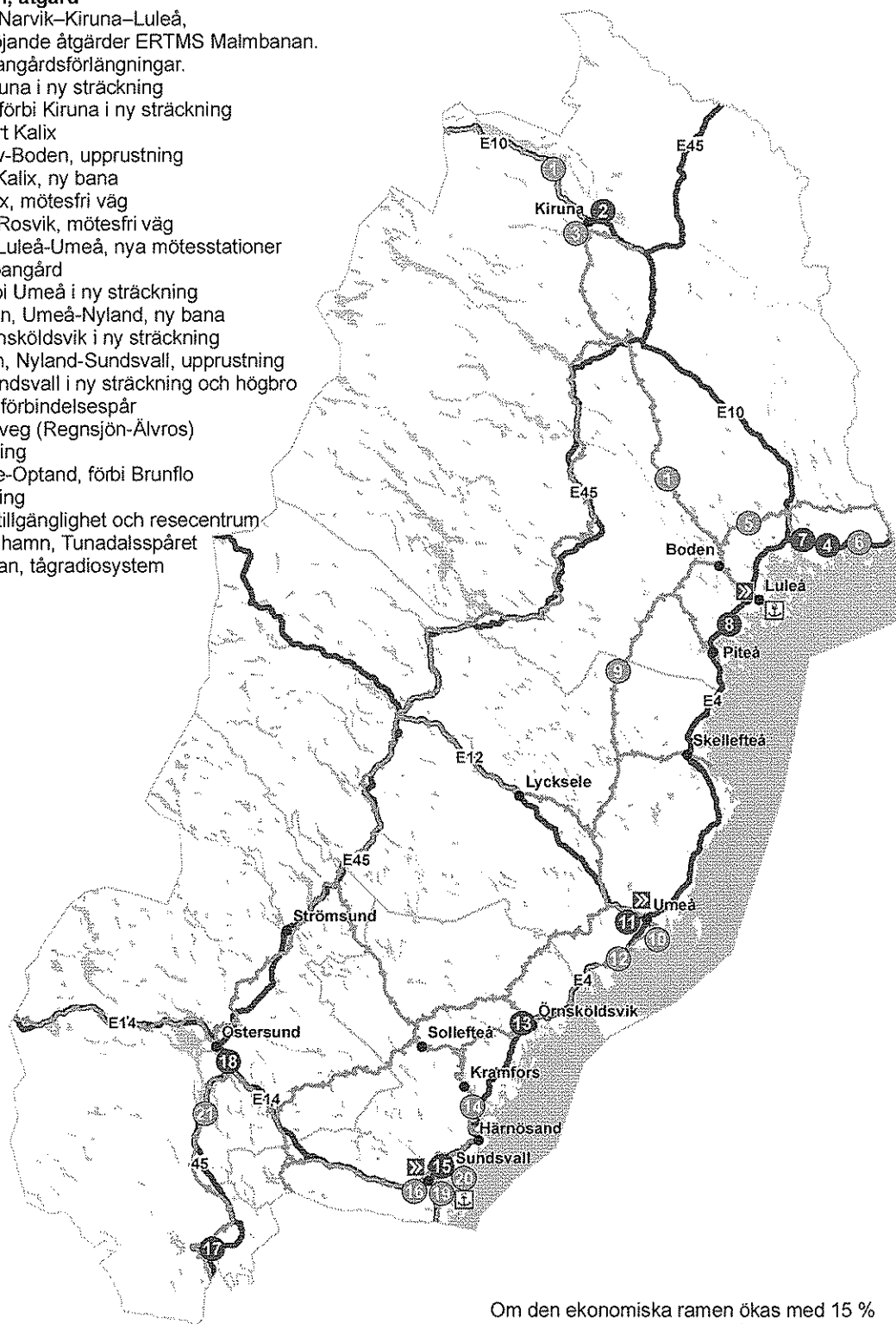
3. Inkl. 2,6 mdkr medfinansiering till spårfordon från föregående planperiod.

Inom planen har medel avsatts för att dels hantera nytillkommande behov av investeringar som överstiger 50 miljoner kronor, dels en riskreserv som kan användas för att kompensera för generella kostnadsökningar som förväntas uppträda under genomförandet av planen. I kostnadsberäkningen för varje objekt har objektvisa risker för förändrade förutsättningar inkluderats.

Investerings i Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten – Objekt som kan ingå i föreslagen ramnivå

Nr Objektnamn, åtgärd

- 1 - Malmbanan Narvik–Kiruna–Luleå,
Kapacitetshöjande åtgärder ERTMS Malmbanan.
Ytterligare bangårdsförlängningar.
- 2 - E10 förbi Kiruna i ny sträckning
- 3 - Malmbanan förbi Kiruna i ny sträckning
- 4 - E4 genomfart Kalix
- 5 - Kalix-Morjärv-Boden, upprustning
- 6 - Haparanda-Kalix, ny bana
- 7 - E4 Töre-Kalix, mötesfri väg
- 8 - E4 Boviken-Rosvik, mötesfri väg
- 9 - Stambanan Luleå-Umeå, nya mötesstationer
- 10 - Umeå, ny bangård
- 11 - E4/E12 förbi Umeå i ny sträckning
- 12 - Botniabanan, Umeå-Nyland, ny bana
- 13 - E4 förbi Örnsköldsvik i ny sträckning
- 14 - Ådalsbanan, Nyland-Sundsvall, upprustning
- 15 - E4 förbi Sundsvall i ny sträckning och högbro
- 16 - Bergsåker, förbindelsespår
- 17 - E45 förbi Sveg (Regnsjön-Älvros)
i ny sträckning
- 18 - E14 Lockne-Optand, förbi Brunflo
i ny sträckning
- 19 - Sundsvall, tillgänglighet och resecentrum
- 20 - Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret
- 21 - Inlandsbanan, tågradiosystem
GSM-R



Om den ekonomiska ramen ökas med 15 %
kan även följande objekt ingå:

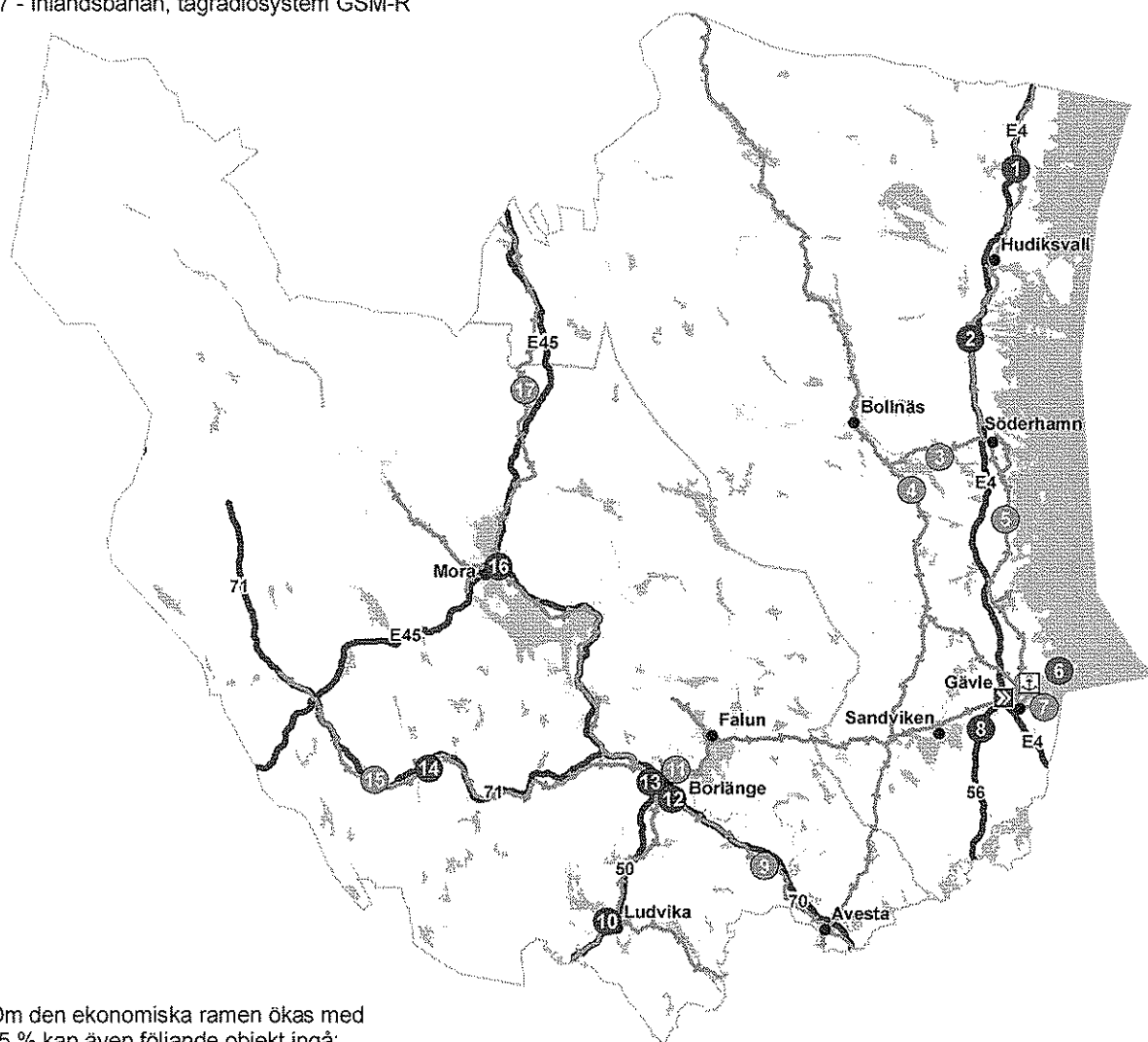
- E4 förbi Härnösand i ny sträckning
- E4 förbi Skellefteå i ny sträckning
- E4 Ullånger-Docksta, mötesfri väg
- E10 Älvsjö-Skuleå, mötesfri väg
- E12 Kulla-Norrfor vid Umeå
- Stambanan genom övre Norrland, ny mötesstation

- | | | | |
|--|---------|--|-----------------------------------|
| | Väg | | Centrala hamnar för gods |
| | Järnväg | | Centrala kombiterminaler för gods |
| | Sjö | | Centrala flygplatser för gods |

Investeringar i Dalarna och Gävleborg - Objekt som kan ingå i föreslagen ramnivå

Nr Objektnamn, åtgärd

- 1 - E4 Kongsberget-Gnarps, mötesfri väg i delvis ny sträckning
- 2 - E4 Enånger-Hudiksvall i ny sträckning
- 3 - Söderhamn-Kilafors, upprustning
- 4 - Kilafors-Holmsveden, kapacitetsåtgärder
- 5 - Ostkustbanan Gävle-Sundsvall, kapacitetshöjande åtgärder
- 6 - Farled till Gävle hamn
- 7 - Skutskär-Furuvik, dubbelspår
- 8 - Rv56 Valsjön-Tpl Mackmyra, mötesfri väg delvis ny sträckning
- 9 - Uppsala-Borlänge, etapp 1
- 10 - Rv50 genomfart Ludvika
- 11 - Borlänge Domnarvet, ny växelförbindelse
- 12 - Rv70 trafikplats Smedjebacksvägen
- 13 - Rv70 Smedjebacksvägen-Gyllenhemsvägen, mötesfri väg
- 14 - Rv71 Dala Järna-Vansbro i befintlig sträckning
- 15 - Västerdalsbanan, nytt trafikstyrningssystem
- 16 - E45/Rv70 genomfart Mora
- 17 - Inlandsbanan, tågadiosystem GSM-R



Om den ekonomiska ramen ökas med
15 % kan även följande objekt ingå:

- E45 Vattnäs-Trunna vid Mora
- Rv 56 Hedesunda-Valsjön, mötesfri väg
- Rv 71 förbi Nås i ny sträckning
- Falun-Borlänge samt Gävle-Storvik, kapacitetsåtgärder
- Gävle hamn, ny spåranslutning
- Storvik-Frövi, kapacitetsåtgärder
- Gävle-Sundsvall, dubbelspår etapp 1 (Gävle-Axmartavlan)

- | | |
|-----------|-------------------------------------|
| ● Väg | ⚓ Centrala hamnar för gods |
| ● Järnväg | ⚓ Centrala kombiterminaler för gods |
| ● Sjö | ✈ Centrala flygplatser för gods |

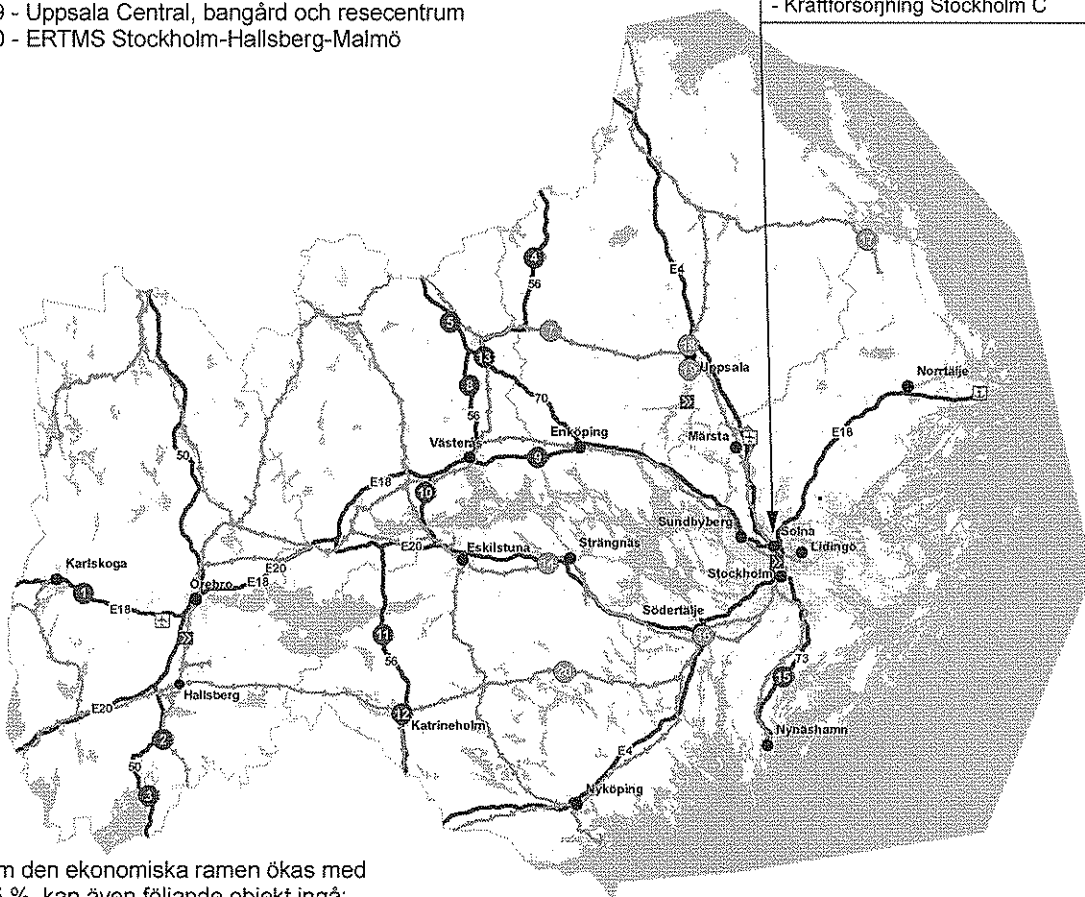
Investeringar i Stockholm, Mälardalen och Gotland Objekt som kan ingå i föreslagen ramnivå

Nr Objektnamn, åtgärd

- 1 - E18 Karlskoga-Lekhyttan, mötesfri väg
- 2 - Rv50 Askersund-Åsbro, mötesfri väg
- 3 - Rv50 Medevi-Brattebro, mötesfri väg i ny sträckning
- 4 - Rv56 Stångtorpet-Tärnsjö, mötesfri väg i ny sträckning
- 5 - Rv70 Broddbo-W-länsgräns-Brovalen, mötesfri väg
- 7 - Uppsala-Borlänge, etapp 1
- 8 - Rv56 Västerås-Sala, mötesfri väg
- 9 - E18 Västerås-Sagån-Enköping motorväg
- 10 - Rv56 Kvikksund-Västjädra, mötesfri väg
- 11 - Rv56 Bie-Stora Sundby, mötesfri väg
- 12 - Rv56 Östra förbifart Katrineholm, mötesfri väg i ny sträckning
- 13 - Rv70 Simtuna-Kumla, mötesfri väg
- 14 - Svealandsbanan Strängnäs-Härad, dubbelspår
- 15 - Rv73 Älgviken-Fors, motorväg i ny sträckning
- 16 - Södertälje hamn- Södertälje C, dubbelspår och funktionsanpassning bangård
- 17 - Harghamnsbanan, upprustning
- 18 - Svartbäcken-Samnan, dubbelspår genom gamla Uppsala
- 19 - Uppsala Central, bangård och resecentrum
- 20 - ERTMS Stockholm-Hallsberg-Malmö

Åtgärder inom storstockholm

- E4 Förbifart Stockholm, motorväg i ny sträckning
- E4 Uppl. Väsby-Arlanda, kollektivkörfält
- E18 Hjulsta-Kista, motorväg i ny sträckning
- E18 Danderyd-Arninge, kollektivkörfält
- E18 Viggbyholm, trafikplats
- E20 Norra Länken, motorväg i ny sträckning
- E4/E20 Tomtebodavägen-Haga södra,
- E4/E20 Essingeleden-Södra Länken, trimningsåtgärder
- E4/E20 Södertälje-Stockholm, trimningsåtgärder
- Lv 259 Södertörnsleden inkl. Masmolänken
- Citybanan, ny sträckning i tunnel
- Västerhaninge-Nynäshamn, dubbelspår
- Västerhaninge-Tungelsta
- Nynäsbanan, mötesstation vid Nynäsgård
- Kraftsamling Mälardalen
- Mälärbanan, ökad kapacitet Tomtebodavägen-Kallhäll
- Statsbidrag snabbspårväg Alvik-Solna
- Statsbidrag snabbspårväg Slussen-Saltjöbaden
- Statsbidrag Roslagsbanan, etapp 1
- Stockholm Central-Sörentorp, kapacitetsåtgärder
- Kombiterminal Rosersberg, järnvägs- och väganslutning
- Kraftförsörjning Stockholm C

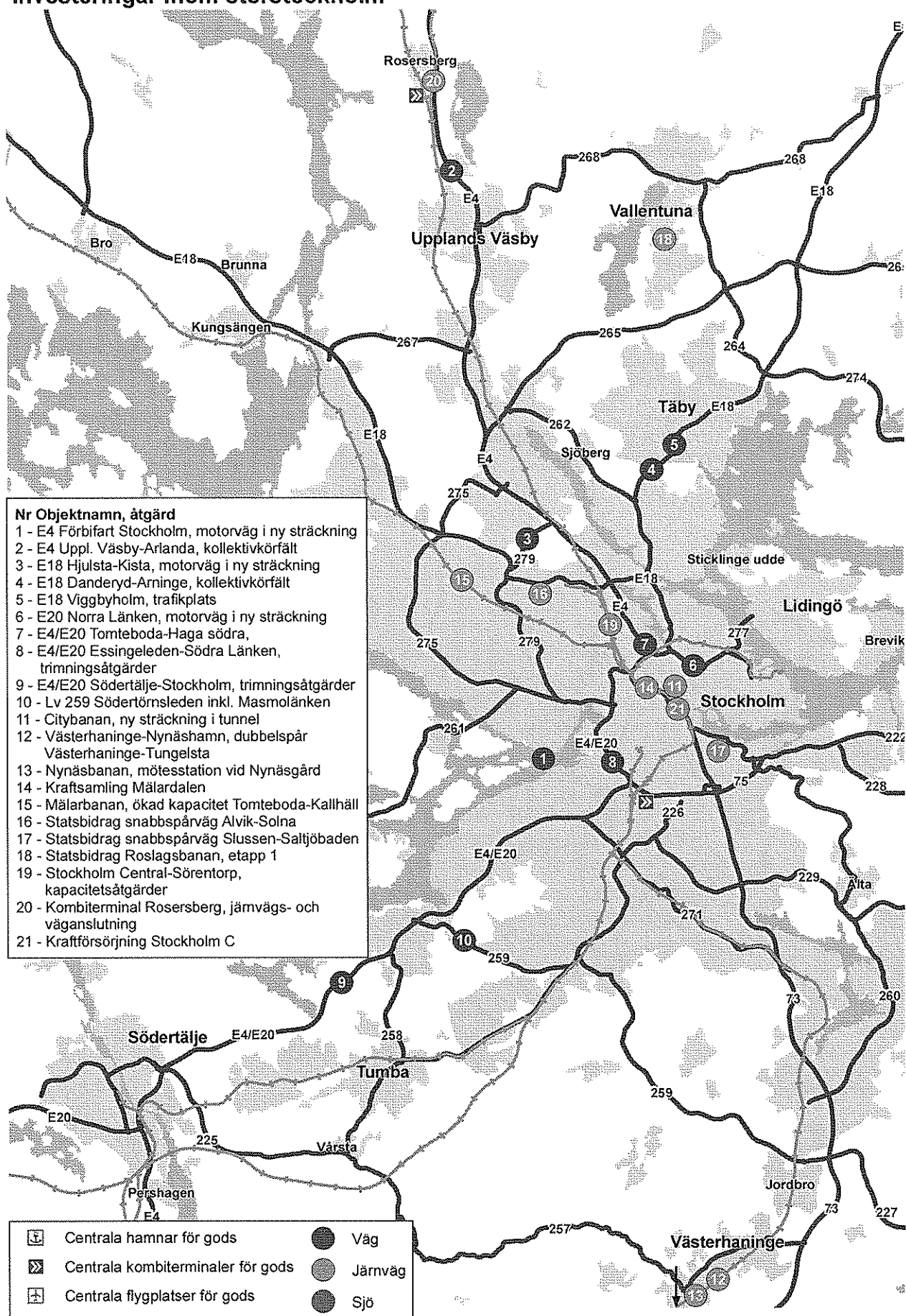


Om den ekonomiska ramen ökas med 15 % kan även följande objekt ingå:

- E18 Hallstahammar-Västjädra, motorväg i befintlig sträckning
- E18/E20 Gränsås-Reutersberg, fyrfälts väg i ny sträckning
- Rv50 Fornaboda-Guidsmeshyttan, mötesfri väg i befintlig sträckning
- Rv 56 Sör Kvista-Norrby, mötesfri väg i ny sträckning
- Rv70 Kumla – Sör Kvista, mötesfri väg
- Storvik – Frövi, mötesstationer
- Ramnäs-Brattheden, mötesspår
- Statsbidrag Roslagsbanan, etapp 2
- Statsbidrag T-bana Odenplan-Karolinska
- Större sluss och fördjupad farled i Mälaren

- | | | | |
|--|-----------------------------------|--|---------|
| | Centrala hamnar för gods | | Väg |
| | Centrala kombiterminaler för gods | | Järnväg |
| | Centrala flygplatser för gods | | Sjö |

Investeringar inom storstockholm



Investeringar i Värmland, Västra Götaland och Halland – Objekt som kan ingå i föreslagen ramnivå

Nr Objektnamn, åtgärd

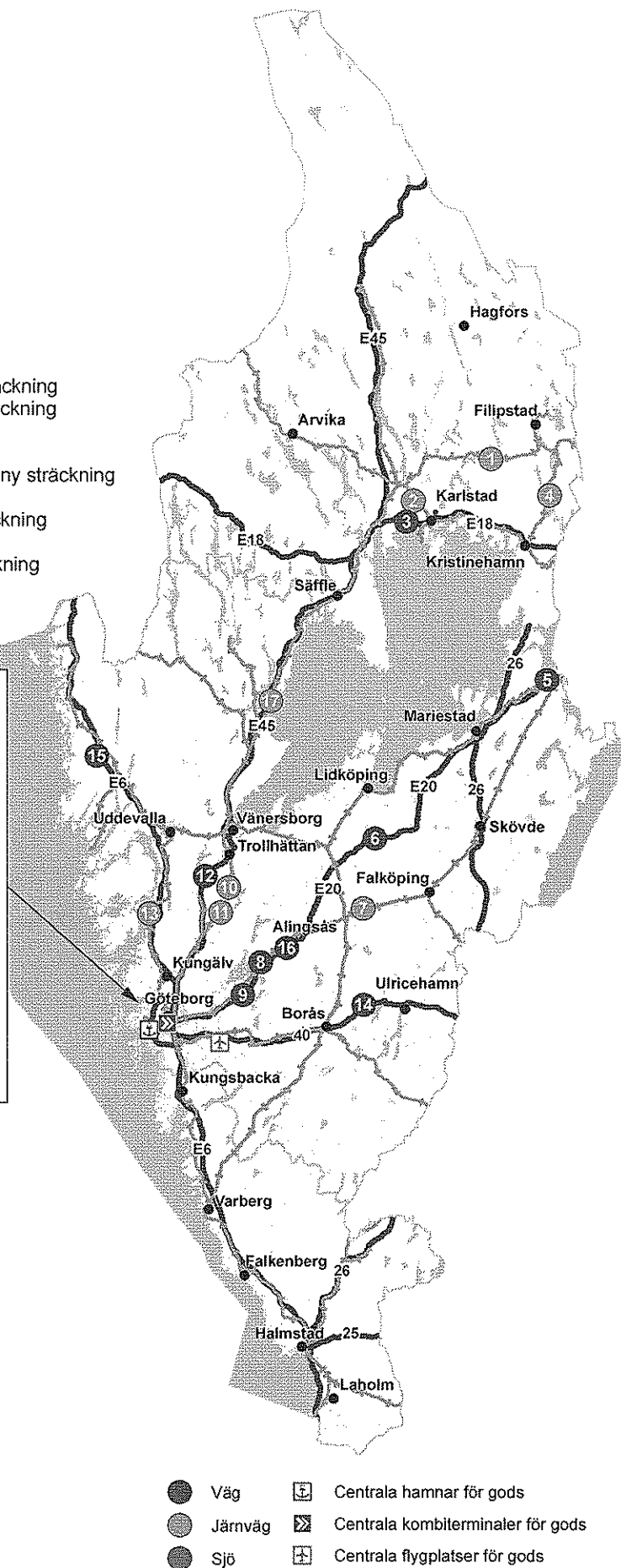
- 1 - Ställdalen-Kil, upprustning
- 2 - Kil-Skåre, mötesspår
- 3 - E18 väster Karlstad, Björkås-Skutberget, fyrfältsväg i delvis ny sträckning
- 4 - Nykroppa-Kristinehamn, elektrifiering
- 5 - E20 förbi Hova,
- 6 - E20 Tpl Jung
- 7 - Göteborg-Skövde, ökad kapacitet
- 8 - E20 Genom Alingsås, fyrfältsväg i befintlig sträckning
- 9 - E20 Tollered-Alingsås, motorväg i befintlig sträckning
- 10 - Göteborg-Trollhättan, dubbelspår
- 11 - Resecentra Gamlestaden, Lödöse
- 12 - E45 Göteborg-Trollhättan, fyrfältsväg i delvis ny sträckning
- 13 - Bohusbanan, trafikstyrningssystem
- 14 - Rv 40 Rångedala-Hester, motorväg i ny sträckning
- 15 - E6 Norra Bohuslän, motorväg i ny sträckning
- 16 - E20 Alingsås-Vårgårda, fyrfältsväg i ny sträckning
- 17 - Kil-Öxnered, kraftförsörjningsåtgärder

Åtgärder inom Göteborgsområdet

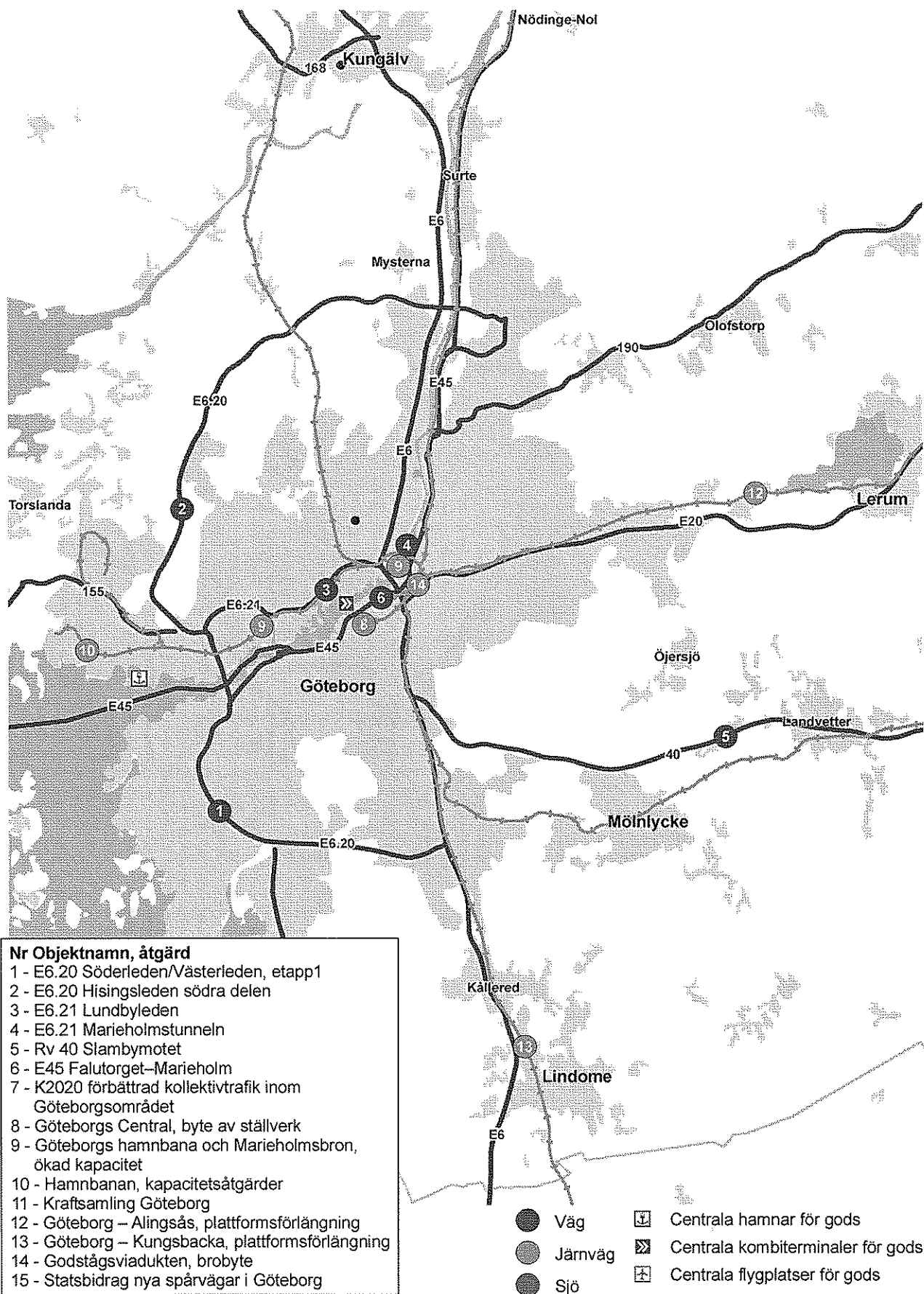
- E6.20 Söderleden/Västerleden, etapp1
- E6.20 Hisingsleden södra delen
- E6.21 Lundbyleden
- E6.21 Marieholmstunneln
- Rv 40 Slambymotet
- E45 Falutorget-Marieholm
- K2020 förbättrad kollektivtrafik inom Göteborgsområdet
- Göteborgs Central, byte av ställverk
- Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet
- Hamnbanan, kapacitetsåtgärder
- Kraftsamling Göteborg
- Göteborg – Alingsås, plattformsförlängning
- Göteborg – Kungsbacka, plattformsförlängning
- Godstågsviadukten, brobyte
- Statsbidrag nya spårvägar i Göteborg

Om den ekonomiska ramen ökas med 15 %
kan även följande objekt ingå

- E6.20 Delen Utbyvägen-E20
- E6.20 Söderleden/Västerleden, etapp 2
- E6.20 Hisingsleden/Norrleden
- E20 Vårgårda – Vara
- E20 Götene – Mariestad
- E20 Förbi Mariestad
- E45 Marieholm – Agnesberg
- E45 Genom Göta
- E45 Fagerås-Berga, mötesfri väg
- Kil – Laxå, kapacitetshöjande åtgärder
- Karlstad Central, bangård och resecentrum
- Varberg, dubbelspår (tunnel)



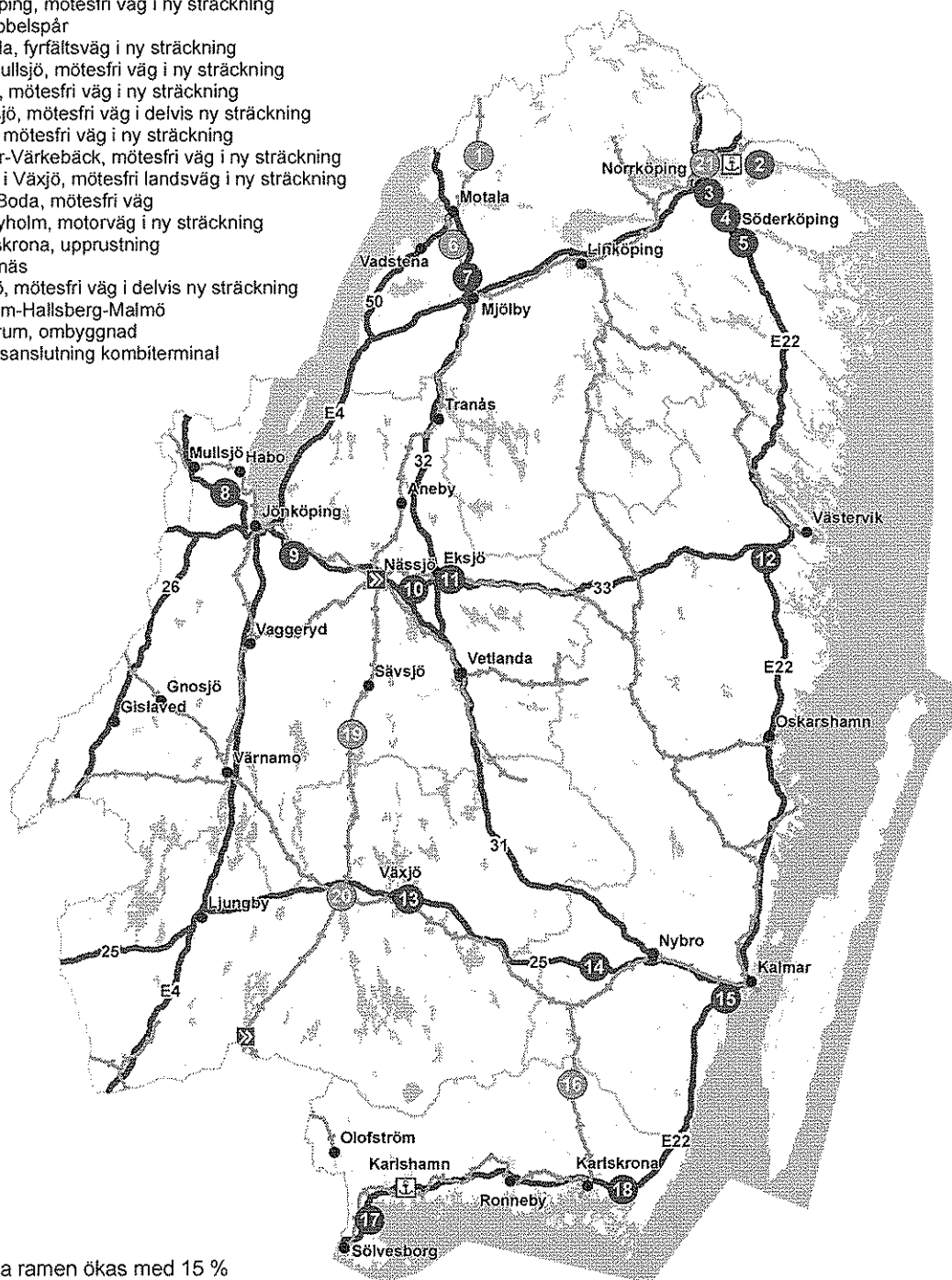
Investeringar inom Göteborgsområdet



Investeringar i Blekinge, Kalmar, Jönköping, Kronoberg och Östergötland – Objekt som kan ingå i föreslagen ramnivå

Nr Objektnamn, åtgärd

- 1 - Hallsberg-Degerön, partiellt dubbelspår
- 2 - Farled in till Norrköpings hamn, breddning och fördjupning
- 3 - E22 förbi Norrköping, fyrfältsväg i ny sträckning
- 4 - E22 Söderköping-Norrköping, fyrfältsväg i ny sträckning
- 5 - E22 förbi Söderköping, mötesfri väg i ny sträckning
- 6 - Mjölby-Motala, dubbelspår
- 7 - Rv50 Mjölby-Motala, fyrfältsväg i ny sträckning
- 8 - Rv26 Månseryd-Mullsjö, mötesfri väg i ny sträckning
- 9 - Rv31 förbi Tenhult, mötesfri väg i ny sträckning
- 10 - Rv33 Nässjö-Eksjö, mötesfri väg i delvis ny sträckning
- 11 - Rv33 förbi Eksjö, mötesfri väg i ny sträckning
- 12 - E22 Gladhammar-Värkeback, mötesfri väg i ny sträckning
- 13 - Rv25 Österleden i Växjö, mötesfri landsväg i ny sträckning
- 14 - Rv25 Eriksmåla-Boda, mötesfri väg
- 15 - E22 förbi Rinkabyholm, motorväg i ny sträckning
- 16 - Emmaboda-Karlskrona, upprustning
- 17 - E22 Sölve-Stensnäs
- 18 - E22 Lösen-Jämjö, mötesfri väg i delvis ny sträckning
- 19 - ERTMS Stockholm-Hallsberg-Malmö
- 20 - Alvesta resecentrum, ombyggnad
- 21 - Händelö, järnvägsanslutning kombiterminal

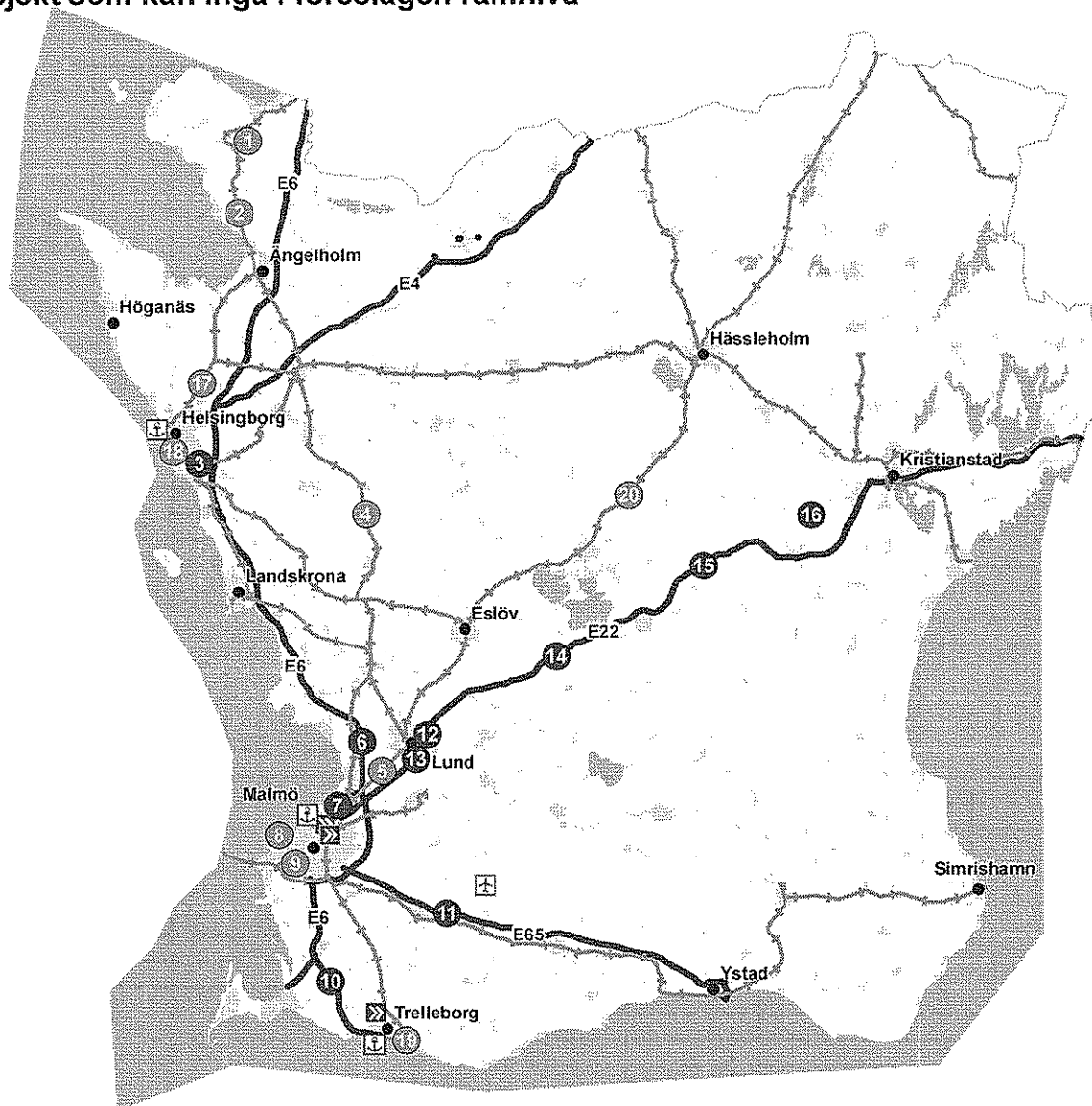


Om den ekonomiska ramen ökas med 15 %
kan även följande objekt ingå:

- E22 Björketorp-Nättraby, delvis ny motorväg
- E22 förbi Bergkvara, mötesfri väg i ny sträckning
- E22 förbi Mönsterås, mötesfri väg
- Sandhem-Nässjö, hastighetshöjande åtgärder
- Kust till kustbanan, mötesstation Örsjö, Åryd
- Kust till kustbanan, Växjö bangårdsombyggnad

- | | | | |
|--|---------|--|-----------------------------------|
| | Väg | | Centrala hamnar för gods |
| | Järnväg | | Centrala kombiterminaler för gods |
| | Sjö | | Centrala flygplatser för gods |

Investeringar i Skåne - Objekt som kan ingå i föreslagen ramnivå



Nr Objektnamn, åtgärd

- 1 - Tunnel genom Hallandsås
- 2 - Förslöv-Ågelholm, dubbelspår
- 3 - E4 Infart Helsingborgs hamn, fyrfältsväg i ny sträckning
- 4 - Åstorp-Teckomatorp, etapp 1
- 5 - Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår
- 6 - E6 Tpl Lomma södra, ny trafikplats
- 7 - E6 Tpl Spillepengen, ny trafikplats
- 8 - Citytunneln i Malmö
- 9 - Malmö C, bangårdsanpassning
- 10 - E6 Trelleborg-Vellinge, motorväg i delvis ny sträckning
- 11 - E65 Svedala-Böringe, motorväg i ny sträckning
- 12 - E22 Tpl Ideon i Lund, ny trafikplats
- 13 - E22 Tpl Lund södra, ombyggnad av befintlig trafikplats
- 14 - E22 Hurva-Rolsberga, fyrfältsväg i befintlig sträckning
- 15 - E22 Hörby N-Linderöd, motorväg i befintlig sträckning
- 16 - E22 Linderöd-Vä, motorväg i ny sträckning
- 17 - Ågelholm-Maria, dubbelspår
- 18 - Södertunneln i Helsingborg
- 19 - Trelleborg, bangårdsombyggnad
- 20 - ERTMS Stockholm-Hallsberg-Malmö

Plattformsförlängningar i Skåne
Kraftsamling Öresund

Om den ekonomiska ramen ökas med 15 %
kan även följande objekt ingå:

- E6 Infart Trelleborg, ny ringled runt staden
- E6 Alnarp-Löddeköpinge, breddning motorväg 6 kf
- E22 Fjälkinge-Gualöv, motorväg i ny sträckning
- Hässleholm-Helsingborg, ökad kapacitet
- Kävlinge-Arlöv, kapacitetshöjande åtgärder
- Åstorp-Teckomatorp, etapp 2+3
- Fosieby-Trelleborg, hastighetshöjning

- | | | | |
|--|---------|--|-----------------------------------|
| | Väg | | Centrala hamnar för gods |
| | Järnväg | | Centrala kombiterminaler för gods |
| | Sjö | | Centrala flygplatser för gods |



BANVERKET

0774-44 50 50



Vägverket

0771-119 119



**TRANSPORT
STYRELSEN**

0771-503 503



SJÖFARTSVERKET

011-19 10 00