



REGERINGEN

Näringsdepartementet

Regeringsbeslut

II 1

2008-12-19

N2008/8698/IR

N2008/8869/IR

(delvis)

Uppdrag att genomföra åtgärdsplanering inför fastställandet av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2008/09:145)

1 bilaga

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen (trafikverken) att upprätta ett gemensamt förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Luftfartsstyrelsens del i uppdrag ska från den 1 januari 2009 övertas av Transportstyrelsen.

Regeringen uppdrar åt länen att för respektive län upprätta ett förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. Med län avses i detta beslut den myndighet som har ansvar för länsplanen. I Skåne och Västra Götalands län ligger ansvaret att upprätta ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur hos det regionala självstyrelseorganet. I Stockholms, Västmanlands, Västernorrlands, Norrbottens och Jämtlands län har länsstyrelsen det ansvaret. I län som bildat kommunala samverkansorgan för regional planering har ansvaret för länsplanen överförs till samverkansorganet enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen. De långsiktiga trafikslagsövergripande länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska förankras politiskt i länen.

Den 17 januari 2008 fick Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket, nedan trafikverken, samt Länsstyrelserna i Stockholms, Västmanlands, Norrbottens, Västernorrlands och Jämtlands län i uppdrag av regeringen att inleda förberedelsearbetet för åtgärdsplaneringen av infrastrukturåtgärder för den kommande planperioden. Regionala självstyrelseorgan och samverkansorgan erbjöds att inleda

förberedelsearbetet på motsvarande sätt som länsstyrelserna. Uppdraget slutfördes den 30 september 2008 då trafikverken och länen lämnade in systemanalyser. Trafikverken redovisade, utöver en gemensam transportslagsövergripande systemanalys, även metoddokument för samhällsekonomiska bedömningar och miljöbedömningar. Den modell för samhällsekonomiska bedömningar som trafikverken lämnat in innehåller ett bas- och ett referensscenario. Trafikverken ska redogöra för olikheter i parametrar i bas- och referensscenariorna som ger en stor skillnad i investeringarnas lönsamhet och ange storleksordningar för skillnaderna och redovisa resultatet i en rapport parallellt med sitt planförslag. Trafikverkens och länen prioritering ska ta hänsyn till regeringens aviserade eller beslutade politik, t.ex. förslag som läggs i kommande klimatproposition.

Uppdragen ska genomföras i enlighet med de direktiv som finns i *bilagan*.

Trafikverken och länen ska i det löpande planeringsarbetet samråda med varandra och med andra berörda intressenter i enlighet med vad som närmare anges i *bilagan*.

Trafikverken ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 september 2009. I redovisningen ska trafikverken lämna förslag till åtgärder för den preliminära planeringsram som anges i *bilagan*. För den del av uppdraget som avser utveckling av transportsystemet, exklusive den totala preliminära ramen för länen samt räntor och amorteringar, ska trafikverken i redovisningen lämna förslag till åtgärder för nivåer som är 15 procent högre och 15 procent lägre än planeringsramen. Samtidigt som trafikverken redovisar uppdraget till regeringen ska verken remittera redovisningen. Av remisskrivelsen ska det framgå att remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 2 november 2009.

Länen ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 2 november 2009. I redovisningen ska länen lämna förslag till åtgärder för de planeringsramar som anges i *bilagan* samt åtgärder för nivåer som är 25 procent högre och 25 procent lägre än dessa. Förslagen till regionala planer ska, för att ge en total översikt, innehålla objekt i den preliminära nationella planen som berör respektive län. Innan uppdraget redovisas ska länen förslag varit föremål för remissbehandling.

Trafikverken ska yttra sig över de förslag till länsplaner som ingår i länen redovisning av uppdraget. Trafikverkens yttranden ska ges in till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 15 december 2009. Trafikverken bör särskilt kommentera länen prioriteringar ur ett nationellt perspektiv.

Trafikverket ska i samråd med länen och andra berörda myndigheter, såsom Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet, sammanställa de samlade effekterna av förslagen till nationell plan för utveckling av transportsystemet respektive länsplanerna. Sammanställningen ska relateras till gällande transportpolitiska mål och redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 15 december 2009.

En kvalitetssäkring av åtgärdsplaneringsprocessen ska ske löpande av de nationella planerna respektive länsplanerna. Kvalitetssäkringen ska tjäna som ett stöd för de planeringsansvariga genom att säkerställa att gemensamma modeller och metoder används på ett likartat sätt. Kvalitetssäkringen ska också syfta till att bedömningar i planeringsprocesserna grundas på samma underlag och att effektbeskrivningar och utformning av planer harmoniseras. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ska ansvara för samordning av kvalitetssäkringsprocessen gentemot trafikverket och länen. Trafikverket och länen ska i samband med kvalitetssäkringsprocessen förse SIKA med erforderliga uppgifter och underlag. SIKA ska dokumentera vilka åtgärder som vidtagits för att säkra underlagens kvalitet. Regeringen avser att genomföra en oberoende granskning av planförslagen. Granskningen ska omfatta en stickprovvis granskning av objektskalkylerna och sammanställas i en rapport om kvaliteten i underlagen. För närvarande pågår en översyn av de transportpolitiska målen. Granskningen ska också omfatta hur väl underlagen beskriver uppfyllelsen av eventuella nya transportpolitiska mål.

Ärendet

Regeringen uppdrog den 17 januari 2008 åt trafikverket samt åt Länsstyrelserna i Stockholms, Västmanlands, Norrbottens, Väster-norrlands och Jämtlands län att inleda förberedelsearbetet för åtgärdsplaneringen av infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2020. Regionala självstyrelseorgan och samverkansorgan erbjöds att inleda förberedelsearbetet på motsvarande sätt som länsstyrelserna. Uppdraget redovisades den 30 september 2008 genom att trafikverket och länen presenterade systemanalyser. Regeringen har överlämnat propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1) till riksdagen.

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med regeringens förslag i propositionerna (bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126 och bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Regeringens propositioner och riksdagens beslut med anledning av dessa anger förutsättningarna för trafikverkens och länens arbete i åtgärdsplaneringen.

På regeringens vägnar



Maud Olofsson

Magnus Axelsson

Sändlista

Banverket
Vägverket
Sjöfartsverket
Luftfartsstyrelsen
Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)
Skåne läns landsting
Västra Götalands läns landsting
Samverkansorganet i Uppsala län
Samverkansorganet i Södermanlands län
Samverkansorganet i Östergötlands län
Samverkansorganet i Kalmar län
Samverkansorganet i Gotlands län
Samverkansorganet i Blekinge län
Samverkansorganet i Hallands län
Samverkansorganet i Dalarnas län
Samverkansorganet i Jönköpings län
Samverkansorganet i Kronobergs län
Samverkansorganet i Värmlands län
Samverkansorganet i Gävleborgs län
Samverkansorganet i Örebro län
Samverkansorganet i Västerbottens län
Länsstyrelsen i Stockholms län
Länsstyrelsen i Västmanlands län
Länsstyrelsen i Jämtlands län
Länsstyrelsen i Norrbottens län
Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Kopia till

Justitiedepartementet
Försvarsdepartementet
Socialdepartementet
Finansdepartementet
Kulturdepartementet
Miljödepartementet
Försvarsmakten
Boverket
Luftfartsverket
Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
Skogsstyrelsen
Rikstrafiken
Länsstyrelsen i Uppsala län
Länsstyrelsen i Södermanlands län
Länsstyrelsen i Östergötlands län
Länsstyrelsen i Jönköpings län
Länsstyrelsen i Kronobergs län
Länsstyrelsen i Blekinge län
Länsstyrelsen i Hallands län
Länsstyrelsen i Värmlands län
Länsstyrelsen i Örebro län
Länsstyrelsen i Dalarnas län
Länsstyrelsen i Gävleborgs län
Länsstyrelsen i Västernorrlands län
Gotlands kommun
Länsstyrelsen i Gotlands län
Länsstyrelsen i Kalmar län
Länsstyrelsen i Skåne län
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Svensk kollektivtrafik

2008-12-19

Direktiv för åtgärdsplaneringen

Innehållsförteckning

Utgångspunkter för åtgärdsplaneringen.....	3
Underlag för åtgärdsplaneringen.....	3
Allmänna förutsättningar för de planeringsansvariga.....	5
Förordningsändringar	6
Regeringens granskning av planerna m.m.....	6
Ramar	7
Medfinansiering	9
Val av åtgärder	10
Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet.....	12
Trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur	15
Bilaga 1a Regeringens närtidssatsning 2009–2010.....	18

Utgångspunkter för åtgärdsplaneringen

Regeringens övergripande mål är att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag. En fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsverksamhet och att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i alla delar av landet. Regioners möjlighet att behålla och locka till sig företag är beroende av att det finns fungerande transporter och kommunikationer. Utvecklingen av systemen ska baseras på både mäns och kvinnors behov och synpunkter.

Kommunikationer med utgångspunkt från resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål, är i fokus. Efterfrågan på klimateffektiva transportlösningar kommer att öka. Det måste vara lätt för resenärer och transportköpare att välja de klimateffektivaste alternativen. Infrastrukturen behöver utvecklas så att den stöder trafikslagsövergripande transportlösningar.

Underlag för åtgärdsplaneringen

Med län avses i denna bilaga den myndighet som har ansvar för länsplanen. I Skåne och Västra Götalands län ligger ansvaret att upprätta ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur hos det regionala självstyrelseorganet. I Stockholms, Västmanlands, Väster-norrlands, Norrbottens och Jämtlands län har länsstyrelsen det ansvaret. I län som bildat kommunala samverkansorgan för regional planering har ansvaret för länsplanen överförs till samverkansorganet enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen.

Den 17 januari 2008 fick Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket, nedan trafikverken, samt Länsstyrelserna i Stockholms, Västmanlands, Norrbottens, Västernorrlands och Jämtlands län i uppdrag av regeringen att inleda förberedelsearbetet för åtgärdsplaneringen av infrastrukturåtgärder för den kommande planperioden. Regionala självstyrelseorgan och samverkansorgan erbjöds att inleda förberedelsearbetet på motsvarande sätt som länsstyrelserna. Uppdraget slutfördes den 30 september 2008 då trafikverken och länen lämnade in systemanalyser. Flera län redovisade gemensamma systemanalyser enligt följande:

- Norrland (Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län)
- Stockholm–Mälardalen (Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Södermanlands, Örebro och Gotlands län)
- Östra Götaland (Kronobergs, Jönköpings, Kalmar, Östergötlands och Blekinge län)

- Gävleborgs län
- Dalarnas län
- Värmlands län
- Västra Götaland län
- Hallands län
- Skåne län

Trafikverken redovisade, utöver en gemensam transportslagsövergripande systemanalys, även metoddokument för samhälls-ekonomiska bedömningar och miljöbedömningar.

Den 15 maj 2008 uppdrog regeringen åt trafikverken och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) att kartlägga möjligheter till överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag. Syftet med uppdraget är att regeringen ska få en överblick över vilka prioriteringar som krävs i syfte att främja trafikslagsövergripande åtgärder för att minska bland annat klimatpåverkan och samtidigt uppnå en ökad samhällsekonomisk effektivitet. Uppdraget redovisades till regeringen den 1 december 2008 och ska fungera som ett underlag i den trafikslagsövergripande åtgärdsplaneringen.

Regeringen har tillsatt en utredning om höghastighetsbanor för järnväg, N2008/7224/IR, som ska redovisa sitt uppdrag i september 2009.

Regeringen har den 4 september 2008 uppdragit åt Vägverket och Banverket att införa en styrmodell för stora infrastrukturprojekt. Verken ska enligt uppdraget senast den 1 mars 2009 redovisa en första utvärdering av styrmodellen. Syftet är att förbättra den ekonomiska styrningen av projekten. I uppdraget ingår också att ta fram kriterier och rutiner som stödjer beslut om val mellan alternativa entreprenad- och ersättningsformer. Redovisningen av uppdraget bör ge regeringen ett förbättrat underlag för beslut rörande planering och finansiering. Det bör också leda till en effektivare användning av statens medel. Staten är genom trafikverken en stor beställare och bör genom sitt agerande bidra till att anläggningsmarknaden utvecklas i positiv riktning. I rollen som beställare bör staten även ägna uppmärksamhet åt energiåtgång och miljöpåverkan.

Därtill har riksdagen i enlighet med regeringens förslag i proposition 2008/09:23 Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket beslutat att verksamheten Vägverket Produktion samt konsultenheterna inom Vägverket och Banverket övergår till bolagsform (bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:76). Detta förväntas stärka konkurrensen i anläggningssektorn och bidra till en effektivare produktion, vilket också medför en effektivare användning av statens medel.

Regeringen har initierat en översyn av de transportpolitiska målen. Regeringen avser att under våren 2009 lämna en proposition till riksdagen med anledning av översynen.

Allmänna förutsättningar för de planeringsansvariga

Det trafikslagsövergripande synsättet är mycket angeläget och bör också utgå från en tydlig analys av förväntad utveckling av resande och transporter med alla trafikslag mot bakgrund av förändringar i handelsutbyte, lokalisering av arbetsplatser och bostäder, tillgång till grönområden, tillgång till miljövänliga resealternativ och tillgång till IT-lösningar m.m. Ett trafikslagsövergripande synsätt kan också bättre hantera de samlade miljö- och hälsoaspekterna från transportsystemet. Där prioritering av investeringar i infrastruktur kan förväntas ha stor påverkan på val av transportlösningar, t.ex. på långa stråk eller i tätbefolkade områden, är det särskilt angeläget att titta på systemlösningar. Kopplingar mellan vägar, järnvägar, sjövägar, flygvägar, cykel- och gångvägar, parkeringsplatser, stationer och terminaler bör bli tydlig. Förbättringar av den infrastruktur som ansluter till de hamnar, flygplatser och kombiterminaler som är mest centrala för det svenska transportsystemet bör särskilt övervägas. En samordning med regionala och lokala planeringsansvariga är viktig.

Åtgärdsplanerna ska beskriva effekter i förhållande till nya transportpolitiska mål om sådana föreslås. Nuvarande transportpolitiska principer ska även fortsättningsvis vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås.

Bestämmelsen om statsbidrag till trafikhuvudmän för anskaffning av rullande materiel för regional spårbunden kollektiv persontrafik på järnväg enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. ska avvecklas. När de medel riksdagen tidigare beslutat (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) ska gå till detta ändamål är slut, avskaffas möjligheten att ge statsbidrag till anskaffning av fordon. Det innebär att redan beviljade bidrag kommer att betalas ut och att inkomna ansökningar kommer att behandlas. Maximalt kommer då 4,5 miljarder kronor ha betalats ut sedan 2004.

Den totala nationella ramen för driftbidrag till flygplatser uppgår till 967 miljoner kronor. Från och med 2012 beräknas preliminärt 405 miljoner kronor av den statliga ramen för utveckling av transportsystemet överföras till de regionala planeringsramarna. Storleken på denna överföring är beroende av vilka icke statliga flygplatser som från 2012 har upphandlad respektive annan trafik. Resterande del av ramen ska även fortsättningsvis fördelas av Luftfartsstyrelsen och efter den 31 december

2008 av Transportstyrelsen. Utöver ramen förutses Luftfartsverket tillskjuta medel upp till 22 miljoner kronor årligen.

Utvecklingen inom sjöfartsområdet innebär att fartyg som anlöper svensk hamn blir både bredare och mer djupgående vilket kräver större farleder och slussar. Vissa farleds- och slussobjekt som nu övervägs kan därför inte rymmas inom Sjöfartsverkets ordinarie budget för farledshållning. I upprättandet av en nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen kan dessa objekt övervägas i förhållande till angelägna satsningar inom andra delar av transportinfrastrukturen.

En utvecklad kollektivtrafik ger ökade möjligheter till gagn för såväl individen som näringslivet samtidigt som klimatpåverkan reduceras. Kollektivtrafiken behöver vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Den nationella planen ska innefatta en beskrivning av hur tillvägagångssättet med att definiera ett prioriterat nätverk, där infrastruktur, stationer, fordon m.m. ska vara tillgängliga för alla, ska utvecklas och systematiseras för perioden 2010–2021. Det prioriterade nätet ska utvidgas etappvis från den nivå som ska gälla 2010 och vara färdigt 2021.

Förordningsändringar

Regeringen avser med anledning av infrastrukturpropositionen bereda ändringar av de förordningar som reglerar planeringen. Förordningsändringarna kommer dock att beslutas först efter riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen. De förordningar som berörs är följande:

- förordning om nationell plan för transportinfrastruktur (ersätter förordningen (1989:67) om plan för stomjärnvägar och förordningen (1997:262) om nationell väghållningsplan),
- förordning om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur,
- förordning om ändring i förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
- förordning om ändring i förordningen (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Regeringens granskning av planerna m.m.

Regeringen kommer att analysera trafikverkens och länens förslag till åtgärder utifrån:

- samhällsekonomisk effektivitet,
- den samlade effektbedömningen,
- uppfyllelse av gällande transportpolitiska mål,

- samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer.

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

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

För att underlätta regeringens analys av planerna ska det av dessa framgå i vilken ordning de ingående åtgärderna prioriteras. Prioriteringen mellan ingående åtgärder bör inte skilja sig mellan de tre olika beloppsnivåerna. En enskild åtgärds utformning och omfattning bör inte heller variera mellan de tre olika beloppsnivåerna.

Ramar

Den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2010–2021 uppgår preliminärt till 417 miljarder kronor och omfattar följande delar:

- 136 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet,
- 217 miljarder kronor till den statliga ramen för utveckling av transportsystemet, som ska gå till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, räntor och amorteringar m.m.

Den nationella planen ska omfatta medlen för drift och underhåll samt preliminärt 183,9 miljarder kronor för utveckling av transportsystemet.

Den preliminära ramen för länen på 33,1 miljarder kronor fördelas enligt nedan:

Stockholm	7 851 miljoner kronor
Uppsala	1 518 miljoner kronor
Södermanland	917 miljoner kronor
Östergötland	1 342 miljoner kronor
Jönköping	1 236 miljoner kronor
Kronoberg	678 miljoner kronor
Kalmar	793 miljoner kronor
Gotland	205 miljoner kronor
Blekinge	487 miljoner kronor

Skåne	4 033 miljoner kronor
Halland	1 060 miljoner kronor
Västra Götaland	5 835 miljoner kronor
Värmland	877 miljoner kronor
Örebro	944 miljoner kronor
Västmanland	758 miljoner kronor
Dalarna	983 miljoner kronor
Gävleborg	873 miljoner kronor
Västernorrland	696 miljoner kronor
Jämtland	477 miljoner kronor
Västerbotten	794 miljoner kronor
Norrbottn	743 miljoner kronor

Ramarna är uttryckta i prisnivån för 2009.

För den nationella planen och länsplanerna gäller att planeringsramen 2010 skall motsvara anslagsnivån för det året enligt budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09:1) medan resterande del av ramen skall fördelas med en elftedel per år 2011–2021. I planerna ska för varje åtgärd anges totalkostnad samt under vilka år åtgärden kommer att genomföras.

Översiktliga lönsamhetsberäkningar i inriktningsunderlagen visar på en högre samhällsekonomisk lönsamhet för analyserade vägåtgärder än för järnvägsåtgärder. Utifrån det underlag som inlämnats i inriktningsplaneringen som föregått arbetet med infrastrukturpropositionen är det regeringens bedömning att en större andel av ramen, i jämförelse med de planer som tidigare regeringar fastställt, kommer att behövas för angelägna väginvesteringar.

Av de medel som är obundna i den totala ramen avsedd för utveckling av transportsystemet ska minst 50 procent gå till väginvesteringar.

De regionala ramarna ska användas för utveckling av länens transportinfrastruktur. Det förutsätts att länen i sina prioriteringar också utgår från ett länsöverskridande och ett nationellt perspektiv. Det innebär att trafikverken ska samråda med länen i prioriteringen av för länen särskilt angelägna åtgärder på stamvägnätet och det statliga järnvägsnätet, inklusive Inlandsbanan, liksom att prioritera åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion.

De preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2010–2021 ska vara utgångspunkt för planeringen för respektive län. I respektive ram ingår medel för objekt som inte avslutats vid ingången av 2010 och medel för förskotteringar. De regionala objekt som pekas ut i närtidssatsningen kommer att finansieras via den nationella planen, se *bilaga 1a*.

Den nationella planen för utveckling av transportsystemet och länsplanerna ska ta hänsyn till objekt som inte avslutats vid ingången av 2010 och innefatta de objekt som ingår i närtidssatsningen samt övriga åtgärder där avtal om medfinansiering finns.

Trafikverken och länen bör se till att ändringar i efterfrågan på transporter som inträffar under planeringsperioden kan beaktas i planeringen. Detta kan göras t.ex. genom att en del av planeringsramen inte delas upp på objekt utan hålls samman med angivande av ändamål.

Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planen och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen efter åtgärdsplaneringen.

Medfinansiering

Volymen åtgärder i de trafikslagsövergripande långsiktsplanerna kan utökas genom att den statliga satsningen kombineras med finansiering från andra intressenter som är villiga att bidra med medel för att genomföra åtgärder av gemensamt intresse och nytta för staten och intressenterna. Medfinansieringen kan ske t.ex. genom direkta ekonomiska bidrag eller i form av brukaravgifter.

Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket ska som en permanent åtgärd, främst i samband med framtagande av underlag inför planeringen och beslut om genomförande av infrastrukturobjekt, pröva möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter. Sådan prövning ska även göras beträffande objekt i länsplanerna. För att ett objekt ska kunna ingå i planen bör objektet fullt ut vara finansierat av den statliga ramen och eventuell medfinansiering från andra intressenter. Avvikelser från detta ska särskilt motiveras.

Samma krav på beslutsunderlag ska ställas på medfinansierade objekt som på övriga objekt. I de fall det är aktuellt med medfinansiering för ett objekt ska det finnas avtal om detta mellan Vägverket, Banverket eller Sjöfartsverket och intressenterna. Avtal om medfinansiering ska endast gälla under förutsättning att objektet slutligen ingår i den av regeringen fastställda planen. I de fall medfinansiering med brukaravgifter är aktuell för att täcka en del av den totala kostnaden för ett objekt, kommer vid behov finansiering ske med lån i Riksgäldskontoret för denna del. Regeringen kommer i dessa fall besluta om en särskild låneram. Brukaravgifterna ska täcka både återbetalning av och ränta för dessa lån. I samband med arbetet med medfinansieringsfrågor bör trafikverken i övrigt tillämpa huvuddragen i rapporten "Finansiell samverkan i infrastrukturprojekt – modeller och metoder", som trafikverken utarbetat på regeringens uppdrag.

Val av åtgärder

Vägledande för prioritering av trafikslagsövergripande åtgärder ska vara åtgärdernas bidrag till uppfyllelse av transportpolitiska mål inklusive samhällsekonomisk effektivitet och den samlade effektbedömningen för föreslagna åtgärder.

Satsningarna på infrastrukturen under perioden 2010–2021 ska särskilt bidra till:

- att stötta regeringens övergripande mål om att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag,
- att uppnå regeringens mål om utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft,
- att möjligheterna att erbjuda olika alternativ av resor och transporter ska öka så att resenären och transportköparen lättare kan välja klimateffektiva och på andra sätt miljöanpassade alternativ,
- utökade arbetsmarknadsregioner med hjälp av ett förbättrat transportsystem vilket innebär att kvinnor och män får mer likartade möjligheter till jobb och att arbetsgivarna lättare hittar rätt person till rätt arbetsuppgift,
- att transportsystemet på ett robust sätt kan klara ökade påfrestningar till följd av t.ex. extremare väderförhållanden på grund av klimatförändringarna, ökad pendling och ökad utrikeshandel,
- att tillgänglighet inom storstadsregioner förbättras,
- att tillgodose behoven av tillgänglighet hos den äldre befolkningen och hos personer med funktionsnedsättning så att transportsystemet blir tillgängligt för alla,
- att fler kvinnor och män ska uppleva att transportsystemet svarar mot de behov de har på ett säkert och miljöanpassat sätt,
- att trafiksäkerheten på väg förbättras,
- att befintlig och ny infrastruktur anpassas för att minska negativa miljöeffekter såsom luftföroreningar, buller, barriäreffekter, landskapsfragmentering, energiåtgång och klimatpåverkande utsläpp,
- att förseningar på grund av störningar i systemen minskar,
- att godstransportstråk med väl fungerande noder för omlastning ska byggas ut och att förbindelserna till viktiga marknader i andra länder effektiviseras.

Relevanta och jämförbara samhällsekonomiska analyser och miljöbedömningar ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastruktursatsningar. Trafikverken ansvarar för att fastställa de parametrar som ska användas i analyserna. Utvecklingen av analyserna bör fortsätta även inför kommande planeringsomgångar.

Åtgärderna bör analyseras enligt den s.k. fyrstegsprincipen, vilket innebär att följande ska analyseras:

1. åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt,
2. effektivare utnyttjande av befintliga trafikläggningar och fordon,
3. begränsade ombyggnadsåtgärder,
4. nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

De objekt eller åtgärder som föreslås i den trafikslagsövergripande åtgärdsplaneringen bör beskrivas allsidigt och prioriteringarna ska motiveras. Samlade effektbedömningar ska tas fram för föreslagna åtgärder.

Samhällsekonomisk nettonuvärdeskvot och en samhällsekonomisk bedömning med prissatta effekter och ej prissatta effekter såsom exploateringseffekter och restidsosäkerhet ska tas fram för föreslagna objekt.

Effekter av åtgärderna i förhållande till transportpolitiska mål ska redovisas.

Den samlade effektbedömningen ska vidare innefatta miljöbedömningar utgående från den metod som trafikverken presenterat i redovisningen av regeringens uppdrag om ”Inledande av förberedelser för infrastrukturåtgärder perioden 2010–2021 m.m.”.

Fördelningseffekter för olika regioner eller grupper (exempelvis åldersgrupp, barn, socioekonomisk grupp, kvinnor respektive män) ska anges för föreslagna objekt. Det är viktigt att den samlade effektbedömningen innehåller beskrivning av jämställdhetseffekter av de objekt eller åtgärder som föreslås. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Underlaget till den nationella planen för utveckling av transportsystemet och underlagen till länsplanerna ska vara väl dokumenterat, finnas samlat och hållas tillgängligt för alla från den tidpunkt då planförslagen skickas på remiss. Av underlagen ska framgå på vilka grunder som kostnadsberäkningar och nyttoberäkningar har gjorts, vilken kalkylrisk som finns i beräkningarna, vem som har upprättat underlaget, vem som har godkänt beräkningarna och var i den fysiska planeringsprocessen utpekade objekt befinner sig. Av underlagen ska också framgå vilka förslag till alternativa åtgärder som förkastats.

Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet

De steg i riktning mot en mer trafikslagsövergripande inriktningsplanering som trafikverken har tagit under inriktningsplaneringen ska fortsätta i trafikverkens arbete med åtgärdsplaneringen.

Den nationella planen bör innefatta en internationell utblick och i planen bör hänsyn tas till vilka infrastrukturåtgärder som bör övervägas för att effektivisera trafik över landets gränser med särskild prioritet för den infrastruktur som omfattas av EU:s prioriterade TEN-projekt (Nordiska triangeln och sjömotorvägar). För det statliga järnvägsnätet är bland annat införandet av det nya sameuropeiska signalsystemet ERTMS av särskild vikt.

Planen får omfatta följande ändamål:

- investeringar i det nationella stamvägnätet, inklusive investeringar i transportinformatik,
- investeringar i statliga järnvägar, inklusive investeringar i transportinformatik,
- åtgärder för förbättrad miljö längs statliga vägar och statliga järnvägar,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:
 - byggande av spåranläggningar för regional kollektiv persontrafik,
 - byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för järnvägstrafik,
- stora och strategiska åtgärder i farleder och slussar,
- statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- driftbidrag till icke statliga flygplatser,
- räntor och amorteringar på upptagna lån för transportinfrastruktur,
- sektorsuppgifter.

Större åtgärder som föreslås i den nationella planen för utveckling av transportsystemet bör rymmas inom planeringsperioden 2010–2021. Avvikelser från detta ska särskilt motiveras.

Den nationella planen för utveckling av transportsystemet ska vidare innehålla en redovisning – per transportstråk – av vilket det framgår vilka de största bristerna är i förhållande till gällande transportpolitiska mål, vilken funktion som eftersträvas och vilka åtgärder som bör genomföras och varför samt vilka av dessa åtgärder som föreslås prioriteras. En samlad bedömning av planernas miljöpåverkan ska göras. I denna bör ingå sådana uppgifter som anges i 6 kap. 12 § miljöbalken. För övriga transportpolitiska delmål ska liknande bedömningar göras.

Den del av den nationella planen för utveckling av transportsystemet som avser Vägverkets och Banverkets sektorsuppgifter ska på en översiktlig nivå beskriva den inriktning på sektorsarbetet som är lämpligast för att uppfylla transportpolitiska mål samt hur arbetet avses följas upp. Arbetet bör ske i samverkan med relevanta aktörer som t.ex. trafikoperatörer, Rikspolisstyrelsen, kommuner och landsting. Samråd bör i denna del ske med Naturvårdsverket, Boverket och Riksantikvarieämbetet.

Den nationella planen för utveckling av transportsystemet ska innehålla de objekt i nu gällande planer som påbörjats men inte avslutats vid ingången av 2010. Till dessa räknas objekt där bindande avtal tecknats med entreprenörer. För stora objekt, där vissa avtal beräknas vara tecknade vid ingången av 2010 och där vissa avtal ska tecknas senare, ska en bedömning göras av vilka av de delar som inte är avtalade och som är nödvändiga för att uppnå en god funktion för de delar som är pågående vid ingången av 2010.

Regeringen har i 2009 års budgetproposition (prop. 2008/09:1) aviserat att en särskild närtidssatsning ska göras 2009 och 2010. De objekt som ingår i närtidssatsningen redovisas i *bilaga 1a*. Dessa objekt ska ingå i den nationella planen. I den nationella planen ska vidare investeringar i nu gällande planer som har tidigare lagts genom förskottering (lån) från kommuner eller enskilda, där lånen inte är fullständigt återbetalda vid årsskiftet 2009/2010, ingå i den nationella planen för 2010–2021. Ytterligare åtgärder som ska ingå i den nationella planen är Förbifart Stockholm och Älvsjöförbindelsen Göteborg.

Utöver anvisningarna i detta beslut innehåller regeringens beslut den 18 december 2008 (Uppdrag att förvalta Avtal om medfinansiering av Citybanan m.m., m.m.), N2008/91/IR, ytterligare direktiv om objekt som ska ingå i den nationella planen.

Trafikverket bör se till att ändringar i efterfrågan på transporter som inträffar under planeringsperioden kan beaktas i planeringen. Detta kan göras t.ex. genom att en del av planeringsramen inte delas upp på objekt utan hålls samman med angivande av ändamål.

Den nationella planen för utveckling av transportsystemet ska omfatta åtgärder som främjar användningen av cykel.

Riksdagen beslutade 2004 (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8,5 miljarder kronor för de prioriterade vägobjekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne-Ryr samt Rv 49 Skara–Varnhem. Riksdagen beslutade vid samma tillfälle om en låneram i

Riksgäldskontoret om högst 17 miljarder kronor för de prioriterade järnvägsobjekten Hallsberg-Degerön, Mjölby-Motala, Trollhättan-Göteborg samt järnvägsobjekt i Stockholmsregionen. Låneramarna indexuppräknas fram till färdigställandet av objekten på samma sätt som för infrastrukturanslagen. Eventuella kostnader utöver indexuppräknad låneram kommer därför att behöva finansieras av anslag. Trafikverken ska överväga, på samma sätt som gäller för de anslagsfinansierade objekten, hur de nämnda lånefinansierade objekten, som ej beräknas vara påbörjade vid ingången av 2010, fortsättningsvis ska hanteras.

Trafikverken ska i sin åtgärdsplanering ha som utgångspunkt att de statsbidragsberättigade objekt som finns i gällande banhållningsplan ska ingå i den nationella planen för 2010–2021. En förutsättning för att de statsbidragsberättigade objekten ska kunna ingå i planen är att de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet. Banverket ska tillsammans med övriga berörda parter genomföra en bedömning av objektens aktualitet, relevans och kostnadsnivå.

Införandet av ett nytt hastighetsgränssystem på det statliga vägnätet bör beaktas vid prioriteringen av åtgärder.

Länsstyrelserna ska bistå trafikverken med underlag som är nödvändiga för att göra prioriteringar utifrån fysiska planeringsförutsättningar, t.ex. utpekade riksintressen för vindkraft.

Det finns behov av att åstadkomma stabila förutsättningar för näringslivets transporter till och från Gotland. Åtgärder som bidrar till att motverka de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland har bör redovisas.

Vägverket ska för det statliga vägnätet och Banverket ska för det statliga järnvägsnätet upprätta strategier för drift och underhåll. Strategierna ska upprättas i samråd med näringslivet, utgå från planeringsramen för drift och underhåll och innehålla följande delar:

- en bedömning av nuvarande tillstånd på väg- respektive järnvägsnätet,
- mål för drift- och underhållsverksamheten uppdelat på olika väg- och bantyper,
- en beskrivning av hur trafikverken avser att uppnå dessa mål,
- en beskrivning av kostnaderna för att uppnå målen,
- en analys av behovet av bidrag till drift av enskilda vägar,
- en analys av behovet av miljöförbättrande insatser längs väg respektive järnvägsnätet,
- en bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet samt motivering till avvägning av insatserna.

Vägverket och Banverket ska i strategierna analysera hur drift- och underhållsåtgärder för väg- och järnvägstrafik kan medverka till

minskade driftstörningar, en minskad miljöpåverkan och bidra med miljöförbättringar. Strategierna bör också ta upp hur Vägverket och Banverket avser att möta kraven på hänsyn till såväl miljö- och hälsoskydd som till natur- och kulturmiljön. Strategierna bör vidare belysa hur drift- och underhållsåtgärder kan medverka till att skapa ett robust och långsiktigt hållbart väg- och järnvägstransportsystem ur risk- och säkerhetssynpunkt.

När det gäller tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion är det angeläget att strategin utgår från det vägnät som bedöms vara viktigt för näringslivet i respektive län. Vägverket ska i samverkan med bland annat det lokala näringslivet och länen definiera ett sådant vägnät. Vägverket ska i den geografiska fördelningen av medlen för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion beakta bristerna i systemet, dvs. längden avstängd väg, antalet dagar avstängningen varar samt storleken på det trafikflöde som berörs.

I samband med åtgärdsplaneringen ska trafikverken, i dialog med Boverket, göra en översyn av riksintressen för trafikslagets anläggningar. För att säkra ett trafikslagsövergripande synsätt bör översynen göras av alla trafikslagets riksintressen samlad.

Trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar inklusive investeringar i transportinformatik,
- trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar som inte är nationella stamvägar,
- från 2012 lämna driftbidrag till de icke statliga flygplatser som länen prioriterar,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:
 - byggande av väg- och gatuanläggningar för regional, och i vissa fall lokal, kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - byggande av spåranläggningar för regional kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas trivsel vid regionalt, och i vissa fall lokalt, kollektivt resande,

- byggande av flygplatsanläggning som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
- åtgärder för att, på befintlig och ny infrastruktur, minska negativa miljöeffekter såsom luftföroreningar, buller, barriär- och fragmentiseringseffekter samt energiåtgång och klimatpåverkande utsläpp,
- åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
- byggande av kajanläggning för regional kollektiv person- och godstrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- investeringar i fartyg för regional kollektiv person- och godstrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Utvecklingen av transportinfrastrukturen är en viktig faktor för den regionala och lokala utvecklingen och för att uppnå gällande transportpolitiska mål, oavsett om det rör sig om en regional infrastruktur-anläggning eller om det är en nationell anläggning. Det är i det sammanhanget väsentligt att den kunskap och erfarenhet som finns regionalt tas till vara och att ett breddat planeringsansvar läggs på regionerna vilket syftar till ett ökat engagemang inom regionen men också ett ökat ansvar att i planeringen innefatta prioriteringar över länsgränser och nationellt. Det innebär att de anvisade ramarna för länen, utöver till ovan listade ändamål, kan utnyttjas för att i samverkan med trafikverken prioritera åtgärder på stamvägnätet och det statliga järnvägsnätet, inklusive Inlandsbanan, liksom att prioritera åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion. Trafikverken ska anpassa sina planerings- och beslutsprocesser så att det blir möjligt för de län som så önskar att föreslå sådana åtgärder i länsplanen.

Länen bör gemensamt i samverkan med trafikverken utveckla riktlinjer för hur objekten ska effektbeskrivas samt hur planen ska utformas. Samråd i denna fråga bör även ske med Naturvårdsverket, Boverket, Skogsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet.

Varje län ska med utgångspunkt i de systemanalyser som gjorts i det förberedande arbetet genomföra åtgärdsplaneringen och ta fram en länsplan.

Länsplanerna ska innehålla de objekt i nu gällande planer som inte avslutats vid ingången av 2010. Till dessa räknas objekt där bindande avtal tecknats med entreprenörer. För stora objekt, där vissa avtal beräknas vara tecknade vid ingången av 2010 och vissa avtal ska tecknas senare, ska en bedömning göras av vilka av de delar som inte är avtalade och som är nödvändiga för att uppnå en god funktion för de delar som inte är avslutade vid ingången av 2010. Regeringen har i 2009 års budgetproposition (prop. 2008/09:1) aviserat att en särskild närtidssatsning ska göras 2009 och 2010. De regionala objekt som pekas ut i närtidssatsningen finansieras via den nationella planen, se *bilaga 1a*.

Investeringar i nu gällande planer som har tidigarelagts genom förskottering (lån) från kommuner eller enskilda, där lånen inte är fullständigt återbetalda vid ingången av 2010, ska ingå i länsplanerna.

Lånen bör se till att ändringar i efterfrågan på transporter som inträffar under planeringsperioden kan beaktas i planeringen. Detta kan göras t.ex. genom att en del av planeringsramen inte delas upp på objekt utan hålls samman med angivande av ändamål.

Införandet av ett nytt hastighetsgränssystem på det statliga vägnätet bör beaktas vid prioriteringen av åtgärder.

Förslagen till länsplaner för utveckling av transportsystemet ska omfatta åtgärder som främjar användningen av cykel.

Länsstyrelserna ska bistå den som ansvarar för länsplanen i respektive län med underlag som är nödvändiga för att göra prioriteringar utifrån fysiska planeringsförutsättningar, t.ex. utpekade riksintressen för vindkraft.

Bilaga 1a Regeringens närtidssatsning 2009–2010

	summa inv.
<u>Nationella objekt</u>	
E 6.21 till Göteborgs hamn	150
E 18 Hjulsta–Ulriksdal	275
E 22 Skåne (Hurva–Gualöv)	200
E 6 Trelleborg–Vellinge	250
E 22 Sölve Stensnäs + mitträcke	150
E 45 Älvängen–Trollhättan	700
E 4 Sundsvall	200
E 4/E 12 Umeå	300
E 4 Enånger–Hudiksvall, E 18 Enköping–Sagån	200
Älvförbindelsen Göteborg (projektering)	200
Handikappanpassning	150
Investeringar, enskilda vägar	150
Emmaboda–Karlskrona	50
Elektrifiering Nykroppa–Kristinehamn	50
Haparandabanan	1015
Kapacitetsåtgärder Bergslagen	265
Kapacitetsåtgärder Ostkustbanan	170
Kapacitetsåtgärder Norra Sverige	185
Kraftsamling Göteborg	335
Kraftsamling Öresund	540
Tjälsäkring och bärighet	400
Smärre vägobjekt	560
Rv 40 Rångedala–Hester	100
Rv 25 Eriksmåla–Boda	130
Rv 31 Tenhult	210
Rv 50 förbi Motala	50
Rv 55 förbi Katrineholm	65
Södertörnsleden	100
Rv 73 Nynäshamn	450