

Förord

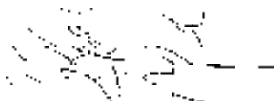
Tid spelar allt större roll i människors vardag. Man ska hinna med arbete, familj och fritid. Snabba och effektiva transporter blir därför allt viktigare, samtidigt som dåligt underhållna vägar och underkapacitet i spårtrafiken snarare orsakar förseningar.

Människors, företags och regioners behov av kommunikationer har förändrats snabbt under de senaste decennierna. Ännu större förändringar kan förväntas i framtiden.

Människor förväntar sig att förbindelserna med omvärlden ska bli bättre. Transportsystemet behöver anpassas till att arbetsmarknader utvidgas. Det ska vara möjligt att bo på ett ställe och jobba på ett annat och att byta arbetsplats utan att hela familjen ska behöva byta bostad.

Tillgång till fungerande och tillförlitliga kommunikationer är en nödvändighet för att det ska vara möjligt att bo och bedriva näringsverksamhet i hela landet. Propositionen "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem" innebär en kraftfull och efterlängtd upprustning av de svenska järnvägs- och vägnäten.

Förslaget innebär ett viktigt steg mot ett nytt transportsystem som möter Sveriges växande behov av snabba, effektiva, säkra och miljövänliga transporter. Utgångspunkten för det framtida transportsystemet är visionen om en hållbar samhällsutveckling. En omställning till långsiktigt hållbara transporter - socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt - som ska främja hela Sveriges utveckling och växande ekonomi.



Björn Rosengren
Näringsminister

Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem

Innehåll

Förord av statsrådet	
1. Ärendets gång	3
2. Utgångspunkter	4
3. Förslag till fortsatt utveckling av mål och uppföljning inom transportpolitiken	8
4. Regeringens vision	10
5. Brister i transportsystemet	11
6. Styrmedel i transportpolitiken	17
7. En satsning i närtid	18
8. Transportpolitiska satsningar på längre sikt	19
9. Finansiering av planeringsramen	22
10. Ett planeringssystem för utveckling av transportinfrastrukturen	22

*För mer information, besök regeringens webbplats:
www.naring.regeringen.se*

1. Ärendets gång

År 1998 fattade riksdagen ett transportpolitiskt beslut som innefattade mål, principer och riktlinjer för transportpolitiken. (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Med tanke på att det tar minst 5-6 år, ofta längre, att planera och genomföra investeringar i transportinfrastruktur görs en långsiktig planeringsprocess för perioder på cirka tio år. De nu gällande planerna avser åren 1998-2007.

Långsiktplaneringen har successivt utvecklats från renodlade investeringsplaner till att omfatta även drift och underhåll och andra typer av åtgärder än investeringar i infrastruktur.

Planeringsarbetet inleds med en inriktningsplanering där mål och ekonomiska ramar tas fram för att därefter läggas fast av riksdagen. Syftet med denna proposition är således att lämna förslag till riksdagens ställningstagande till inriktningen av den fortsatta planeringen inom väg- och järnvägssektorn.

Efter riksdagens beslut följer en åtgärdsplanering där trafikverken och länen upprättar förslag till nya långsiktplaner.

Inriktningsplaneringen inleddes med att regeringen gav Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i uppdrag att genomföra en lägesanalys. I början av 1999 redovisade länsstyrelser och regionala självstyrelseorgan regionalt viktiga strategiska frågor och brister i förhållande till de transportpolitiska målen till Näringsdepartementet.

Detta låg till grund för det uppdrag att genomföra en nationell strategisk analys som regeringen gav SIKA, Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket den 6 maj 1999. Uppdraget utfördes med aktivt deltagande från länsstyrelser och regionala självstyrelseorgan, Riksantikvarieämbetet, Boverket, Naturvårdsverket och Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK). Analysen presenterades i november 1999. (SAMPLAN Rapport 1999:2).

Andra underlag:

- SIKAs redovisning av det s.k. etappmålsuppdraget (SIKA rapport 2000:1)
- SIKAs översyn av förutsättningarna för marginalkostnadsbaserade avgifter i transportsystemet
- Utredningen om miljöstyrande vägavgifter (SOU 1998:169)
- SIKAs särskilda prognoser för persontransporter 2010 och 2020 samt för godstransporter 2010
- Underlag från STREAMS
- Miljömålskommitténs betänkande (SOU 2000:52)
- Klimatkommitténs betänkande (SOU 2000:23)
- Regionalpolitiska utredningens betänkande (SOU 2000:87)

- Godstransportdelegationens slutbetänkande (SOU 2001:61)
- Rådet för jämställdhetsfrågor (JÄMIT) (SOU 2001:44)

Förslagen i propositionen "Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem" (prop. 2001/02:20) har utformats i samarbete med Vänsterpartiet.

2. Utgångspunkter

Transportsystemets roll i samhället

Det finns ett ömsesidigt samband mellan ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem och samhällsutvecklingen inom många viktiga områden.

Transporter är i princip aldrig ett självändamål, utan ett viktigt medel för att kunna uppnå andra mål för politiken. Ett väl fungerande transportsystem är:

- **En viktig rättvise- och jämlikhetsfråga**

Ett väl fungerande transportsystem underlättar människors vardag och ger ökade möjligheter att själva välja boende, arbete och fritid.

- **En viktig välfärdsfråga**

En väl fungerande infrastruktur ökar tillväxten och ger oss resurser till den gemensamma välfärden och ökad rättvisa.

- **En viktig sysselsättningsfråga**

Förutom de jobb som projekt och satsningar direkt skapar, vidgar väl fungerande transporter och infrastruktur människors arbetsmarknad. Flexibiliteten ökar om det är enkelt att ta sig till och från jobbet.

- **En viktig fråga för en regional utveckling och tillväxt**

Väl fungerande infrastruktur i hela landet är en förutsättning för regional utjämning och livskraft.

- **En viktig miljö- och hälsofråga**

Ett långsiktigt ekologiskt hållbart Sverige är inte möjligt att uppnå utan en hållbar transportpolitik. Ett säkert transportsystem är viktigt också ur folkhälsosynpunkt.

- **En viktig tillväxtfråga för hela landet**

Väl fungerande gods- och persontransporter är en förutsättning för att stärka Sveriges konkurrenskraft i en global miljö.

Ett antal utvecklingstrender påverkar transportsystemet. Exempel på detta är strukturomvandlingen i näringslivet, förändrad befolkningsstruktur och bebyggelsestruktur samt informationsteknikens landvinningar. Det är nödvän-

dig att transportsystemet utvecklas och anpassas till de förändrade behov och krav som denna utveckling leder till.

Omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem

Utvecklingen av transportsystemet bör leda till ett transportsystem som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling. Det innebär att det övergripande målet, de långsiktiga delmålen och principerna för transportpolitiken som riksdagen fattade beslut om 1998 bör ligga fast, kompletterat med det nya delmål om ett jämställt transportsystem samt den utveckling av delmålet om hög transportkvalitet som regeringen föreslår i denna proposition.

EU:s definition av ett hållbart transportsystem

EU:s transportministrar antogs under det svenska ordförandeskapet i april 2001 en resolution om integrering av miljö och hållbarhet i transportpolitiken. Ett hållbart transportsystem definierades som ett system som:

- gör det möjligt att tillgodose enskilda människors, företags och föreningars grundläggande behov av kommunikation och utveckling på ett säkert och för människor och ekosystem sunt sätt och som främjar jämlikhet inom och mellan generationerna
- är prisvärt, fungerar rättvist och effektivt, erbjuder olika typer av transportmöjligheter, stöder en konkurrenskraftig ekonomi och balanserad regional utveckling
- begränsar utsläpp och avfall till en mängd som jorden kan absorbera, använder förnybara tillgångar till eller under den nivå där dessa kan förnya sig, icke förnybara tillgångar i eller under den takt förnybara ersättningar kan utvecklas samt minimerar konsekvenserna av markutnyttjande och buller

Övergripande mål för transportpolitiken

Enligt riksdagens beslut från 1998 är det övergripande transportpolitiska målet att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Delmål för transportpolitiken

Fem delmål anger ambitionsnivån på lång sikt, enligt det beslut som riksdagen tog 1998, utan inbördes prioritering:

- **Tillgängligt transportsystem**

Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transport kan tillgodoses.

- **Hög transportkvalitet**

Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

- **Säker trafik**

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

- **God miljö**

Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

- **Positiv regional utveckling**

Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Andra utgångspunkter

- Miljöbalken från 1 januari 1999 innehåller viktiga miljökvalitetsnormer. Här regleras också det faktum att regeringen ska tillätlighetspröva nya större infrastrukturprojekt.
- I april 1999 antog riksdagen 15 miljökvalitetsmål (prop 1997/98:145, bet. 1998/99 MJU6, rskr. 1998/99:183) som gör den ekologiska dimensionen i begreppet hållbar utveckling tydlig.
- Regeringen har den 3 maj 2001 överlämnat propositionen "Svenska miljömål - delmål och åtgärdsstrategier" till riksdagen (prop. 2000/01:130). Propositionen innehåller en vidareutveckling av den miljömålsstruktur som riksdagen beslutat i april 1999. I propositionen föreslås delmål för 14 av de 15 nationella miljökvalitetsmålen, vägledande strategier att uppnå miljömålen samt att den nya miljömålsstrukturen ersätter tidigare mål inom ramen för miljöpolitiken.
- Ett EU-direktiv om bedömning av vissa planers och programs påverkan på miljön har trätt i kraft under år 2001. Direktivet innebär att det ska göras en miljöbedömning av vissa myndighetsplaner och program som kan leda till betydande miljöpåverkan.
- Ramdirektivet för vatten trädde i kraft den 21 december 2000. Direktivets övergripande syfte är att se till att en god vattenstatus uppnås och bibehålls i samtliga vatten.

- Riksdagen fattade den 6 maj 2000 beslut om den s.k. handikappolitiska propositionen; "Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken" (prop 1999/2000:79, bet 1999/2000: SOU14, rskr. 1999/2000:240). I beslutet fastslogs regeringens förslag om nationella mål och inriktning för handikappolitiken. För kommunikationerna anges att tillgängligheten till transportsystemet bör fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster. Arbetet bör ha som mål att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010.
- Ytterligare mål inom kulturmiljöområdet beslutades av riksdagen i behandlingen av propositionen "Kulturarv – kulturmiljöer och kulturföremål" (prop. 1998/99:114, bet 1999/2000:KrU7, rskr. 1999/2000:1964). Andra viktiga mål för infrastruktursektorn är riksdagens beslutade mål för statens engagemang i arkitektur, formgivning och design (prop. 1997/98:117, bet. 1997/98:KRU 14).

Ansvarsfördelning inom transportområdet

Regeringen menar att ansvarsfördelningen mellan olika aktörer inom transportområdet även fortsättningsvis bör baseras på principen att beslut i transportfrågor bör ske i så decentraliserade former som möjligt, med en tydlig rollfördelning mellan planeringsnivåer och aktörer. Konsumenterna ska ha så stor valfrihet som möjligt.

- Transportfrågor som har en tydlig **EU-dimension** ska drivas inom Europeiska Unionen.
- Stat och kommun har ett ansvar för att sådana trafikanläggningar uppförs, som behövs för **allmänna transportbehov**.
- Statens ansvar omfattar sådana anläggningar som svarar mot **nationella och internationella trafikbehov**. Staten har också ett ansvar för en tillfredsställande interregional persontransportförsörjning.
- Beslut om transportförsörjning som främst rör **lokala och regionala transportbehov** ska i princip fattas på läns- och kommunnivå.
- Kommunerna har ansvar för det **kommunala väg- och gatunätet**.

Det finns också infrastruktur där ansvaret ligger hos enskilda eller hos vägföreningar. Enskilda vägar behandlas inte i den långsiktiga planeringsprocessen. Regeringen avser att ta ställning till slutbetänkandet från utredningen "Bidrag och regler för enskilda vägar" (Enskild eller allmän väg, SOU 2001:67) när betänkandet har behandlats.

Riksdagen har genom lagstiftning slagit fast att det i varje län ska finnas länstrafikansvariga som svarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter.

1999 inrättades myndigheten Rikstrafiken, vars uppgift är att samordna den **interregionala persontrafiken** med den lokala och regionala trafiken, samt för statens räkning upphandla viss olönsam interregional trafik.

3. Förslag till fortsatt utveckling av mål och uppföljning inom transportpolitiken

Förändringar i transportpolitikens delmål

Regeringen föreslår att det övergripande målet, de fem långsiktiga delmålen och principerna för transportpolitiken som riksdagen fattade beslut om 1998 ligger fast, men att de kompletteras.

- Delmålet om hög transportkvalitet förändras till att transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet också för medborgarna.
- Ett sjätte delmål inom transportpolitiken införs. Målet ska vara "Ett jämställt transportsystem", där transportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män bör ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar bör tillmätas samma vikt.

Utveckling av etappmål

SIKA avrapporterade den 31 januari 2000 ett regeringsuppdrag om vidareutveckling av de transportpolitiska målen, det s.k. etappmålsuppdraget. Analysen visar att det finns flera svårigheter med att ställa upp kvantifierade och heltäckande etappmål för transportpolitiken.

Regeringen anser att etappmål nu bör utformas för transportpolitikens samtliga delmål för att underlätta en väl avvägd balans mellan de olika delmålen. Etappmålen bör vara mer övergripande till sin karaktär. I den utsträckning det är lämpligt bör etappmålen vara tydligt kvantifierade och tidsatta. Vissa etappmål bör istället innefatta mål för hur frågor ska hanteras.

Etappmål för delmålen *Tillgänglighet och Positiv regional utveckling*

Att skapa god tillgänglighet är transportsektorns viktigaste bidrag för att åstadkomma en positiv regional utveckling. Regeringen föreslår därför ett gemensamt etappmål för delmålen Tillgänglighet och Positiv regional utveckling, där den regionala dimensionen lyfter fram begreppen glesbygd, centralorter, regioner, storstadsområden och omvärlden.

Regeringen bedömer att följande etappmål bör gälla beträffande delmålen om tillgänglighet och positiv regional utveckling:

- Tillgängligheten för medborgare och näringsliv, mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras.

- Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden ska öka.

Etappmål för delmålet *Tillgänglighet*:

- Senast år 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.
- Ett etappmål bör vara att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort.
- Ett uppföljningssystem med mått och indikatorer bör utvecklas för delmålen om Tillgänglighet och Positiv regional utveckling.

Etappmål för delmålet *Hög transportkvalitet*

- Kvaliteten i det svenska transportsystemet bör – mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet och informationstillgång – successivt förbättras.
- Sverige bör arbeta för att kunna göra jämförelser med övriga EU-länder för dessa kvalitetstermer. Ett uppföljningssystem med mått och indikatorer bör utvecklas.

Etappmål för delmålet *En säker trafik*

- Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla transportslag bör, i enlighet med nollvisionen, fortlöpande minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras.
- Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör fram till år 2007 minska med hälften räknat från 1996 års nivå.
- Trafiksäkra transportsystem bör utvecklas. Ökad användning av teknik som främjar god trafiksäkerhet är en del i detta.
- Kommuner, skolor, företag och frivilligorganisationer bör engageras ytterligare i trafiksäkerhetsarbetet.

Etappmål för delmålet *En god miljö*

- Transportsektorn bör bidra till att miljöpolitikens delmål nås. Nuvarande transportpolitiska etappmål för en god miljö bör fortsätta att gälla. När riksdagen fattat beslut om miljömålspropositionen, denna proposition om infrastrukturen samt den kommande klimatpropositionen bör transportpolitikens etappmål för en god miljö ses över och uppdateras. En samlad genomförandestrategi för transportsektorn bör då tas fram.
- Ökad användning av miljöanpassade fordon och drivmedel är en del i arbetet med att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Uppföljning och fortsatt arbete

Regeringen anser att den årliga redovisningen till riksdagen av utvecklingen i förhållande till de transportpolitiska målen bör innehålla uppföljning av delmål och etappmål. Utvecklingen kan illustreras med hjälp av ett antal mått och indikatorer. När Vägverket, Banverket och länen presenterar sina förslag till prioriteringar inför den kommande planeringsperioden ska effekterna beskrivas.

4. Regeringens vision

Regeringens vision för ett långsiktigt hållbart transportsystem år 2030 är att transportsystemet har förändrats i takt med de krav som ställts som följd av ett ekologiskt, socialt, kulturellt och ekonomiskt hållbart samhälle i en internationaliserad värld med en välfärd som omfattar hela befolkningen i såväl Sverige som globalt. Genom väl avvägda lösningar har förändringarna genomförts på ett effektivt sätt.

Ekonomiska styrmedel, lagstiftning, infrastrukturutveckling, samhällsplanering, myndighetsutövning, offentlig upphandling och andra styrmedel samt människors attityder och beteende har påverkat efterfrågan på transporter i riktning mot ökad användning av mer miljöanpassade och säkra färdssätt.

Nya tekniska möjligheter nyttjas för att styra trafiken så att den fungerar effektivt, ger stor säkerhet och värnar miljön. Allt fler människor väljer att resa kollektivt när kollektivtrafiken har anpassats efter människors behov av effektiva, tillgängliga och prisvärda transporter. Infrastrukturen möjliggör en effektiv samverkan mellan transportslagen. Samhällsekonomiskt motiverade marginalkostnader för olika transportslag används där det är motiverat.

Andelen fordon som drivs med drivmedel från förnybara energikällor har ökat markant. Transportsystemet är tillgängligt för alla trafikanter, oavsett funktionshinder, ålder eller kön. Kvinnor och män har samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning. Detta har gjort att transportsystemet svarar mot kvinnors behov och värderingar i lika mån som mäns. Helhetssyn och samhällsekonomisk effektivitet är styrande för de demokratiskt fattade besluten om transportsystemet.

Omsorg om människors liv och hälsa liksom miljöhänsyn är självklara utgångspunkter. Risker att dödas eller skadas svårt i trafiken har minskat kraftigt.

Det nationella stamvägnätet håller en standard som är väl anpassad efter behoven. Stomjärnvägsnätet har snabbtågsstandard där det bedöms finnas en marknad.

Regionalt resande sker i ökad utsträckning med tåg vilket möjliggjorts av en kapacitetsstark, turtät och välbyggd regional tågtrafik. Genom ökad axellast och lastprofil på järnvägsnätet har effektiva godskorridorer skapats. Tillgängligheten för näringslivets godstransporter på järnväg har ökat genom utbyggnad av det kapillära bannätet.

Transportinfrastrukturen är väl underhållen och fungerar tillförlitligt. Väg- och järnvägsnäten är väl anpassade till natur- och kulturmiljön och håller hög internationell klass vad gäller estetiska värden. De är utformade så att risken för personskador minimeras.

Ett trafikslagsövergripande synsätt är grundläggande inom både persontrafiken och godstransportmarknaden och många gamla invanda föreställningar har brutits i samarbete mellan näringsliv och myndigheter. Effektiva intermodala (trafikslagsövergripande) godstransportkedjor har utvecklats som ger näringslivet goda möjligheter till effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter.

Näten säkerställer mycket goda internationella förbindelser, både via fasta förbindelser och effektiva terminalpunkter. Det europeiska samarbetet har bidragit till att de svenska näten väl ansluter till de europeiska transportnäten.

Villkoren för trafikering inom EU kännetecknas av en sund konkurrens som kunnat skapas genom gemensamma regler.

Möjligheter till dagpendling inom större områden har öppnats, framför allt genom goda spårtrafikförbindelser.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem är på väg att uppnås.

5. Brister i transportsystemet

Vägtransportsystemet

Bristande bärighet

Det statliga vägnätet består av 98 000 km väg, som till stor del utvecklats under lång tid och således är byggda på en tid när trafiken var betydligt mindre och fordonen betydligt lättare. Vägnätet har kontinuerligt tillåtits för trafik med högre axellast.

Tillgängligheten för godstransporter på väg avgörs främst av de bärighetsbegränsningar som förekommer på vägnätet. Begränsningarna är av två typer; dels permanenta, dels tillfälliga begränsningar under den del av året då tjällossning förekommer. Huvuddelen av bärighetsnedsättningarna sker på det lågtrafikerade vägnätet.

Den låga vägstandarden får negativa konsekvenser för skogsindustrin. Utvecklingen kan avläsas i att alternativ importtillförsel av virkesråvara sjöledes till industrianläggningarna i Sverige blivit allt mer vanlig. Importen har således ersatt svårtillgänglig och därmed dyrare råvara från avverkningsområden i Sverige. En sådan utveckling gynnar på sikt inte en fortsatt industriell och regional utveckling i landet inom denna sektor.

Avstängningar på grund av tjällossning

Problemen med vägar som är avstängda på grund av tjällossning är störst i skogslänen. Sådana avstängningar förekommer i relativt stor omfattning även i övriga län, förutom i Stockholm, Gotland och Skåne.

För dem som bor på glesbygden i regioner med mycket avstängda vägar innebär tjällossningen att framkomligheten och komforten blir låg samt att slitaget på fordon ökar. De avstängda och sönderkörda vägarna är ett stort problem också för skogsindustrin. Även turistindustrin drabbas av problem med sönderkörda vägar.

Tillståndet hos ytstandarden på vägar i Sverige förbättrades under första hälften av 90-talet, för att på senare år ha legat relativt konstant. Ungefär 20 procent av vägarna med mindre än 2000 fordon/dygn är så ojämna att trafikanterna tvingas sänka hastigheten. För vägar med trafik över 2 000 fordon/dygn är motsvarande siffra ungefär 3 procent.

Den del av nedbrytningen av vägar som orsakas av trafiken har ökat i omfattning under senare år. Delvis beror detta på att de senaste årens högkonjunktur har lett till en snabb trafikökning. Den tunga trafiken har ökat mest.

Vägverket har fått regeringens uppdrag att utveckla mått för att kunna mäta tillståndet på landets vägar. Vägverkets redovisning ska lämnas till regeringen senast 31 december 2001.

Järnvägssystemet

Driftsstörningar

Under 1990-talet gjordes stora insatser för att förnya det svenska järnvägssystemet. Någon motsvarande ökning av insatserna för att bevara och säkerställa det befintliga järnvägssystemet har inte skett. Minskade anslag till drift och underhåll har lett till fler driftsstörningar och därmed också fler försenade tåg.

Utvecklingen av persontrafiken på järnväg har under senare år varit mycket positiv, med ett kraftigt ökat resande. De ökade driftsstörningarna leder dock till försenade och inställda tåg, vilket i förlängningen innebär ett minskat förtroende för järnvägen. Även för godstrafiken är en hög tillförlitlighet nödvändig.

Kapacitetsproblem

Kapacitetsproblem i järnvägsnätet är störst i och omkring Stockholm och Göteborg samt Skåne. Problemen kring storstäderna uppstår genom att snabbtågstrafiken och den täta regionalstågstrafiken delar på banutrymme. Kring Göteborg och Malmö tillkommer även en omfattande godstrafik.

Kapacitetsproblemen innebär att efterfrågan på fler tågavgångar under högrafiktid inte kan tillfredsställas, vilket är ett hinder för storstädernas utveckling och attraktionskraft. Det innebär dessutom en större miljöbelastning genom att antalet möjliga tågavgångar blir färre än antalet efterfrågade och därmed kommer ett antal tänkbara tågresenärer att istället behöva ta bilen.

Även på andra delar av bannätet förekommer kapacitetsproblem. Det gäller

främst de stora nord-sydliga godsstråken från Luleå ner till Skåne. Dessa problem uppstår främst nattetid på de enkelspåriga delarna av godsstråket, när godstrafiken är som störst.

Kapacitetsproblem har lett till att Banverket för första gången tvingats säga nej till vissa operatörers önskemål om tåglägen i tidtabellen för andra halvåret 2001. Därmed minskar möjligheterna att möta den ökade efterfrågan som finns på järnvägstrafik. Utan insatser för att öka järnvägskapaciteten kommer överföring till mer miljöanpassade transportslag som skulle kunna ske redan idag att försenas. Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystemet kommer därmed också att fördröjas.

Kapacitetsproblem i storstadsregionerna

Tilltagande trängsel i trafiken i och kring storstäderna är en trend i hela Europa. I Sverige är detta tydligast i Stockholm, men även i Göteborg finns problem.

Den största trängseln i **Stockholm** finns på det begränsade antalet förbindelser mellan norra och södra Stockholmsregionen, på infartslederna och inom Stockholms innerstad. Trängseln i trafiksystemet innebär stora problem för distributionstrafiken i de centrala delarna. Arbetsplatsernas läge, förvärvsfrekvens, arbetstider och arbetsformer påverkar både arbetsresor och resor i tjänsten. Tillväxten av befolkning och arbetsplatser, den höga sysselsättningsnivån, liksom karaktären på regionens näringsliv med ett stort inslag av tjänsteproduktion och IT, innebär att resandet ökar inom en geografiskt alltmer utspridd arbetsmarknad och under en växande del av dygnet. Stockholm lider av trängsel i kombination med bostadsbrist i sådan omfattning att det har hämmande effekter på näringslivets utvecklingsmöjligheter. Väl fungerande transporter inom Stockholmsregionen och med andra regioner och länder är avgörande förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling, inte bara i Stockholm och Mälardalen utan även i övriga delar av Sverige. Det angeläget att minska framkomlighetsproblem i Stockholmstrafiken så att de inte hämmar den svenska tillväxten.

Trängselproblemen i **Göteborgs**området finns främst på infartslederna, men även på vissa gator i centrala staden, i båda fallen främst under rusningstid. Kostnaderna för trängseln t.ex. i vägsystemet kring Tingstadstunneln och anslutande trafikleder har av Vägverket beräknats till cirka 120 miljoner kronor per år i rena tidskostnader. Utöver det kommer kostnader för försämrad miljö och för olyckor.

I Göteborgsregionen finns en starkt exportinriktad industri och närheten till hamnen är viktig för många företag. Göteborgs hamn är också Sveriges och Nordens största och fungerar som en viktig port för svenska produkters transport ut i världen. Trängselproblemen i Göteborg påverkar transporttider och transportkostnader för en stor del av den svenska utrikeshandeln. Kapacitetshöjande åtgärder i Göteborgsregionen är därför angelägna.

Kollektivtrafikens och cykeltrafikens marknadsandel

Det senaste decenniet har resandet i den lokala och regionala **kollektivtrafiken** stagnerat, samtidigt som resandet med bil har ökat. Enligt SIKAs senaste prognos går trenden mot ett ökat resande med bil, medan kollektivtrafiken minskar sin andel. Minskningen gäller särskilt resandet med buss.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är en del av en grundläggande samhällsservice. Den bidrar även till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Kollektivtrafiken bidrar också till ökad välfärd, regional utveckling och jämlikhet genom att människor ges möjlighet att nå arbetsplatser, skolor och olika typer av service. Kollektivtrafiken är också fördelningspolitiskt viktig, eftersom den för stora grupper av resenärer är det enda alternativet. Kollektivtrafiken är dessutom betydelsefull för tillväxt och sysselsättning. Goda möjligheter att pendla med kollektivtrafik ökar förutsättningarna för att separata, lokala arbetsmarknader ska kunna knytas ihop till större arbetsmarknadsregioner.

Den ökande personbilstrafiken och konkurrensen om utrymmet i våra större tätorter leder inte bara till mer utsläpp av avgaser och problem med buller utan även till minskad effektivitet i näringslivet, ökade reskostnader för resenärerna och en sämre livskvalitet. En ökad andel kollektiv har positiva sociala, ekonomiska och ekologiska effekter för samhället och medborgarna och är därför en viktig komponent i arbetet med ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Cykeltrafiken har minskat sin andel av transportarbetet sedan mitten av 1990-talet. Idag sker cirka 12 procent av alla resor i Sverige på cykel. Att få fler att cykla istället för att åka bil är ett viktigt steg i arbetet med ett miljöanpassat transportsystem. En överföring från bil till cykel ger positiva miljöeffekter genom att luftföroreningar och buller minskar. Det är också positivt ur ett folkhälsoperspektiv. Dessvärre har cyklingen också vissa trafiksäkerhetsproblem. En fungerande infrastruktur för cykeltrafik tar betydligt mindre utrymme i anspråk än motsvarande biltrafik, både vad gäller trafikleder och parkeringar. I ett miljöanpassat transportsystem har cykeln en naturlig roll och en ökad andel säker cykeltrafik bör därför eftersträvas.

Bristande tillgänglighet

En av transportsystemets viktigaste uppgifter är att sörja för individernas tillgänglighet till arbetsplatser. Både utvecklingen av befolkningens storlek och boendemönster, näringslivets lokalisering samt åtgärder i transportsystemet påverkar denna tillgänglighet.

Åtgärder i transportsystemet har goda förutsättningar att leda till effektivare fungerande arbetsmarknader då man lyckas koppla en mindre region till en större universitets- eller storstadsregion eller då åtgärder sätts in i regioner som redan är på väg att förstoras. Potentialen är också god då åtgärderna är skräddarsydda efter regionens näringsliv. Effekterna kan också gynnas av att åtgärderna samordnas med andra åtgärder i transportsystemet, samhällsplaneringen eller med andra re-

gionala utvecklingsinsatser.

Möjligheterna att tillgodose sina transportbehov varierar för olika grupper av medborgare. Bristerna i reskedjor är det största tillgänglighetsproblemet för de funktionshindrade.

En knapp fjärdedel av Sveriges befolkning är barn mellan 0 och 18 år. Barnens frihet att själva på ett säkert sätt förflytta sig mellan hemmet och skolan har minskat, liksom deras frihet att leka i och utforska den egna närmiljön. Särskild hänsyn måste tas till barns behov vid utformning av transportsystemet.

Höga transportkostnader

De relativt sett högre logistikkostnaderna som konstaterats i Sverige jämfört med övriga EU-länder innebär att de svenska företagen är mycket beroende av effektiva internationella transporter för att kunna upprätthålla konkurrensen med företag i andra länder.

Järnvägen har i Sverige, liksom i de flesta EU-länder, successivt förlorat marknadsandelar på godstransportmarknaden under de senaste decennierna, trots den snabba tillväxten av godsvolymen. Järnvägen har främst förlorat marknadsandelar inom varugrupper med högt varuvärde, som varit de mest snabbväxande under perioden. Nästan hela ökningen har tagits om hand av lastbilen.

Väl fungerande och rimligt prissatta transportkedjor är en förutsättning för att vår exportindustri ska bli framgångsrik i den internationella konkurrensen. Därför är det väsentligt att kontinuerligt arbeta med att effektivisera transportkedjorna och verka för ett harmoniserat prissättningssystem av infrastrukturen inom EU.

Minskande konkurrens inom inrikesflyget

1992 avreglerades inrikesflyget i Sverige. Förhoppningen var att avregleringen skulle leda till konkurrens och lägre biljettpriser.

Läget på marknaden idag kan dock närmast beskrivas som en monopol-situation, där konsumentintressen inte längre kan regleras av marknaden själv. Marknaden för inrikes flygresor domineras av SAS och Skyways, som har befäst sina marknadsandelar. Tillsammans har de 90 procent av den inrikes flygmarknaden.

När inrikesflyget avreglerades innebar den fria prissättningen och rätten att fritt träda ut och in på marknaden att olönsamma linjer kunde överges. Före avregleringen hade underskottet på de trafiksvaga linjerna i bland annat Norrlands inland täckts genom korssubventionering inom flygtransportsystemet, genom resultatutjämnning mellan SAS och dåvarande Linjeflyg. Efter avregleringen har kommunerna själva tagit det transportpolitiska ansvaret att finansiera regionalpolitiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam flygtrafik.

Avregleringen av inrikesflyget är således inneburit konsekvenser för utbud och flygpriser. Huruvida utvecklingen har varit förenlig med målen för regionalpolitiken och transportpolitiken är en viktig fråga att kartlägga.

Sjöfartens kapacitet utnyttjas inte till fulla

Både farleds- och hamnsystemet har god kapacitet och generellt goda förutsättningar att klara betydande volymökningar utan stora nyinvesteringar. Ökad sjöfart i framför allt europatrafiken kan bidra till att lätta på kapacitetstrycket för landtransporterna i Europa och innebär säkerhets- och miljövinster för samhället.

Det har utvecklats en naturlig struktur med en stark koncentration av godsflödena till ett begränsat antal välbelägna och effektiva hamnar. Ett tiotal hamnar står för ca 80 % av den totala godsvolymen. EU har beslutat att hamnar med en godsomsättning om minst 1,5 miljon ton eller minst 200 000 resande ska ingå i det transeuropeiska nätverket. Sverige har 22 hamnar som enligt 1999 års hamnstatistik faller inom denna definition. Av dessa är det 17 hamnar som uppfyller kriteriet för godsomsättning.

Transportsystemets miljöpåverkan

Transporter av människor och gods orsakar betydande miljöproblem. De luftföroreningar som uppstår genom förbränning av drivmedel vid transporter påverkar på lokal nivå människors hälsa. Regionalt bidrar utsläppen till övergödning och försurning. På global nivå påverkas klimatet och ozonskiktet.

De miljöstörningar som kommer att kräva de största insatserna för att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem är utsläppen av koldioxid, hälsopåverkan från luftföroreningar och buller samt påverkan på stadens respektive landsbygdens natur- och kulturvärden.

Användandet av fossila drivmedel är idag för högt. Den tekniska utvecklingen har lett till att utsläppen från vägtrafiken har blivit allt renare. Utsläppen av koldioxid går däremot inte att rena. För att minska koldioxidutsläppen krävs istället åtgärder som minskar förbrukningen av fossila drivmedel. Detta kan ske på olika sätt; minskad bränsleförbrukningen per körd sträcka (genom bränslesnålare motorer, anpassade hastigheter, minskat transportarbete) eller ökad användning av alternativa drivmedel. Det finns idag ett antal olika alternativa drivmedel på marknaden. Många av dessa kan idag inte tillverkas till konkurrenskraftiga priser och heller inte med tillräckligt effektiva och klimatvänliga processer. Andra alternativa drivmedel innebär fortsatta utsläpp av koldioxid.

Trafiksäkerhetsbrister

Dödsfall och allvarliga personskador till följd av olyckor inom vägtransportssystemet utgör ett av de större folkhälsoproblemen i Sverige. I genomsnitt avlider eller invalidiseras ungefär 4-5 procent av varje årskull av den svenska befolkningen till följd av trafikolyckor.

Trots att regeringen under senare år prioriterat fysiska trafiksäkerhetsåtgärder har antalet dödade i vägtrafiken stigit de senaste åren. Förklaringen till detta är det starka sambandet mellan trafiksäkerhet och trafikens omfattning.

Jämställdheten inom transportområdet

Kvinnors och mäns resmönster är olika. Exempelvis kör män sammantaget mer än dubbelt så mycket bil som kvinnor, medan kvinnor gör fler resor som bilpassagerare och med kollektivtrafik.

Inom transportsektorn återfinns kvinnor ofta inom områden som information, ekonomi och administration, medan männen återfinns i yrken som reparatörer, lokförare, lotsar och transportplanerare. Det finns också fler män än kvinnor i ledande positioner. Inom kollektivtrafiken är det, generellt sett, män som beslutar om och planerar trafiken, medan det är fler kvinnor än män som utnyttjar kollektivtrafiken.

Kvinnors och mäns sätt att se på transporter skiljer sig åt på vissa punkter. Enligt JÄMIT:s slutbetänkande (SOU:2001:44) visar studier att när män diskuterar säkerhet inom kollektivtrafiken handlar det mest om klämrisk i bussar och kollisionsrisker. Kvinnor inkluderar trygghet i begreppet säkerhet; att bli utsatt för våld, hot om våld eller rädsla för våld inskränker kvinnors rörelsefrihet och påverkar deras val av transportmedel och transportvägar.

En sned könsfördelning i beslutfattande instanser innebär risk för att frågor som är av stort intresse för den underrepresenterade gruppen inte behandlas i tillräcklig utsträckning. Det gäller särskilt om det, som i detta fall, går att visa att mäns och kvinnors värderingar skiljer sig åt i flera frågor. Det är därför angeläget att säkerställa att både kvinnor och män ges samma möjligheter att påverka transportsystemets utformning.

6. Styrmedel i transportpolitiken

Enligt vad som fastslogs i 1998 års transportpolitiska beslut bör de skatter och avgifter som tas ut av trafiken, och är transportpolitiskt motiverade, motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och bidra till att de transportpolitiska målen nås.

Under de närmaste åren bör fokus ligga på att åstadkomma ökad differentiering av avgifter för att bidra till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Vägtrafik

Stockholmsberedningen bör ges tilläggsdirektiv att utreda frågan om användning av trängselavgifter i trafiken.

Sverige bör arbeta för en ändring av gällande europeiska vägavgiftsdirektiv i syfte att göra det möjligt att införa ett effektivt km-skattesystem för tunga lastbilar i Sverige. Kommittén "Översyn av vägtrafikbeskattningen" bör ges tilläggsdirektiv att analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem kan utformas.

Järnväg

Nuvarande system för uttag av banavgifter bör reformeras.

Sjöfart

Sverige ska i internationella sammanhang driva frågan om miljödifferentierade farleds- resp. hamnavgifter.

Behovet av en översyn av nuvarande farledsavgiftssystem får bedömas efter att genomförda utredningar remissbehandlats.

Luftfart

Sverige bör fortsatt arbeta nationellt och internationellt för ökad miljö-differentiering av luftfartens avgifter.

7. En satsning i närtid

Regeringen bedömer att en ökad satsning på infrastrukturen under perioden 2002–2004 är nödvändig. Regeringen anser att ca 12 miljarder kronor i ökade resurser ska avsättas för åtgärder i infrastruktur. Av dessa ökade resurser avsätts 18 procent till bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar, 3 procent till drift och underhåll av järnvägar, 36 procent till investeringar i vägar och 44 procent till järnvägarna.

Finansieringen av dessa ambitionshöjningar sker genom en upplåning av medel i riksgäldskontoret med 2 miljarder kronor 2002, 3 miljarder kronor 2003 och 3 miljarder kronor 2004. De lån som tas upp under 2002–2004 ska betalas till år 2015. Dessutom tillförs anslagsmedel om ytterligare 2,8 miljarder kronor 2004. Genom att senarelägga vissa amorteringar från 2002 och 2003 till 2004 och 2005 frigörs ytterligare ca 1 miljard kronor.

För 2002 bedöms det särskilt angeläget att säkerställa och bevara det befintliga vägnätet. Detta kräver en fortsatt satsning på drift och underhåll samt en satsning på ökad tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av det regionala vägnätet.

Den riktade trafiksäkerhetsatsningen det s.k. 11-punktprogrammet ska också fullföljas genom omprioritering från byggande av stamvägar till riktade trafiksäkerhetsåtgärder på stamvägnätet. Den 1999 påbörjade satsningen på riktade trafiksäkerhetsåtgärder på vägnätet för 400 miljoner kronor per år fullföljs.

Samtidigt är det mycket angeläget att övriga investeringsinsatser inom gällande planer, eller som regering och riksdag beslutat om på annat sätt, som inte kunnat genomföras på grund av de senaste årens prioriteringar, kan påbörjas under perioden 2002–2004.

När det gäller investeringar och förbättringsåtgärder på stamvägar är det regeringens uppfattning att medel i första hand måste ställas till förfogande för

fysiska trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet.

Anslagsposten "Bidrag i regionala planer" omfattar statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar, bidrag till förbättring av miljö och säkerhet samt bidrag till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik.

8. Transportpolitiska satsningar på längre sikt

Regeringen föreslår att den långsiktiga planeringsramen för perioden 2004-2015 ska uppgå till 364 miljarder kronor, varav 319 miljarder kronor för verksamhet och 45 miljarder kronor för kapitalkostnader i form av räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Bevara och säkerställa

Uppgiften att bevara och säkerställa väg- och järnvägssystemen ska prioriteras. För detta avsätts 150 miljarder kronor, varav:

- 87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar,
- 38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar,
- 8 miljarder kronor för sektorsuppgifter,
- 17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar.

Drift och underhåll

Genom en utökad satsning på drift och underhåll kan en god standard på befintliga väg- och järnvägsnät upprätthållas.

Stora insatser har gjorts för att utveckla och modernisera infrastrukturen i landet under de senaste 10-15 åren. Uppgiften att sköta den befintliga infrastrukturen har inte getts samma prioritet. Som en följd av detta har järnvägstrafiken under senare år fått ökade driftstörningar, ett ökat missnöje med vägstandarden samt stora problem med vägvästängningar under tjällossningsperioden. Regeringen anser därför att uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar nu bör prioriteras.

För att tydliggöra effekterna av vald nivå för drift- och underhåll avser regeringen att ställa krav på både Vägverket och Banverket att redovisa drift och underhållsstrategier i sina planförslag.

Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion

Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion är åtgärder som varaktigt höjer vägens funktionalitet till nybyggnadsstandard. Regeringen föreslår nu en särskild satsning på 17 miljarder. Åtgärderna innefattar tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägarna.

Sektorsuppgifter

Regeringen föreslår att av de 8 miljarder kronor som avsätts för sektorsuppgifter ska 6 miljarder kronor fördelas till Vägverket och 2 miljarder kronor till Banverket. Vägverket och Banverket har som statens företrädare på central nivå ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för att utvecklingen för respektive transportslag ligger i linje med de sex transportpolitiska målen.

Sektoransvaret omfattar tre huvudområden;

- att samordna skilda aktörer och aktiviteter inom området
- att i bred mening informera för att påverka utvecklingen i sektorn
- att finansiera tillämpad forskning, utveckling och demonstration (FUD)

Inom sektorsansvaret märks bl.a. följande frågor:

- Åtgärder för ett hållbart resande: d.v.s. ett resande som är effektivare, mer miljöanpassat och säkrare än det individuella resandet med personbil. Vägverket bör i samarbete med andra aktörer utforma ett förslag till nationellt program eller en strategi för hur arbetet bör bedrivas.
- Ny teknik för ett hållbart och effektivt transportsystem: Teknisk utveckling, demonstration och införande av nya lösningar som verkar för att de transportpolitiska målen nås bör initieras inom ramen för Vägverkets sektorsansvar.

Utveckla och modernisera

169 miljarder kronor ska användas för att utveckla och modernisera transportsystemet. Av dessa ska 100 miljarder kronor användas för järnvägar och 69 miljarder kronor för vägar, varav 30 miljarder kronor avser länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Planeringsram för järnvägsinvesteringar

Regeringen föreslår en i förhållande till tidigare planeringsperioder kraftigt ökad planeringsram för investeringar i järnvägar på 100 miljarder kronor. Regeringens bedömning är att med en sådan planeringsram kan bristerna i järnvägens infrastruktur åtgärdas. Dessutom kan en utveckling mot ett nytt, modernt järnvägssystem för 2000-talet inledas.

Regeringen har bedömt att av planeringsramen för järnvägar på 100 miljarder kronor bör cirka 6 miljarder kronor användas för projekt i gällande planer där den fysiska planeringen är långt gången. 3 miljarder kronor bör avsättas för bidrag till investeringar i spårfordon för regional kollektivtrafik.

- **Tunnel genom Hallandsås**

Tunneln genom Hallandsås bör färdigställas. Kostnaden för färdigställandet beräknas till 4-4,5 miljarder kronor och bör finansieras inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. En oberoende granskningsgrupp bör följa projektet vad gäller teknik, ekonomi och miljökonsekvenser.

- **Botniabanan**

Byggandet av Botniabanan utmed norrlandskusten mellan Nyland och Umeå är av väsentlig regionalpolitisk betydelse. Hela projektet inryms i planeringsramen, inklusive kostnadsfördring.

- **Citytunneln i Malmö**

Citytunneln är en planerad cirka 4,4 km lång dubbelspårig järnvägstunnel under centrala Malmö.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna att Banverket ensamt ska ansvara för genomförande av Citytunneln i Malmö. Statens andel i Citytunneln ska inrymmas i planeringsramen.

- **Spårkapacitet genom centrala Stockholm**

En ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm är mycket angelägen och kan rymmas inom planeringsramen för järnvägsinvesteringar. En förutsättning för projektet är att regional medfinansiering kan erhållas.

Stockholms kommun är ansvarig för den fysiska planeringen i centrala Stockholm och Banverket är ansvarig för utvecklingen av landets järnvägs-system. En god samordning behöver därför eftersträvas mellan kommunens planering och Banverkets infrastrukturplanering. En förutsättning för utbyggnaden bör vara att regionala parter medfinansierar projektet. Frågan om medfinansiering bör beredas vidare inom ramen för Stockholmsberedningen.

Planeringsram för vägar

- **Nationella vägar**

Det nationella stamvägnät som beslutades av riksdagen 1993 (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93 TU:35) ligger fast.

Planeringsramen för nationella väginvesteringar ska omfatta 39 miljarder kronor.

Planeringsramen för nationella väginvesteringar omfattar investeringar på stamvägnätet, åtgärder för förbättrad miljö på hela det statliga vägnätet samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet på stamvägnätet.

Regional planeringsram

Den regionala planeringsramen omfattar investeringar och förbättringsåtgärder på statliga vägar som inte är nationella stamvägar, bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar, inkl. kommunala flygplatser och kajanläggningar, bidrag till kommunala väghållare för fysiska åtgärder och transportinformatik för förbättrad miljö och trafiksäkerhet samt bidrag till trafikmyndigheter för åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer. 1,5 miljarder kr av den regionala planeringsramen reserveras för investeringar i regional kollektivtrafik. Det behövs även åtgärder för att göra trafikmiljöerna säkrare för gående och cyklister.

Samhällsekonomiska bedömningar

En samhällsekonomisk bedömning bör alltid tas fram vid planering av ny eller väsentligt ombyggd infrastruktur.

9. Finansiering av planeringsramen

Den övervägande delen av de infrastrukturprojekt som ska genomföras under planperioden 2004–2015 ska finansieras med anslag.

En begränsad del av de infrastrukturprojekt som ska genomföras under planeringsperioden ska finansieras med lån hos Riksgäldskontoret. Lånefinansiering bör användas för att finansiera Botniabanan, Banverkets el- och teleinvesteringar och Vägverkets investeringar i broar som ersätter färjor.

341 miljarder kronor av planeringsramen ska finansieras med anslag och 23 miljarder kronor med lån. Totalt beräknas tillgängliga resurser till 306 miljarder kr. Resterande 58 miljarder kr ska finansieras med anslag och anvisas på statsbudgeten under åren 2005-2015. Det är önskvärt att anslagsökning kan ske i den takt med att de redovisade lånefinansierade projekten färdigställs. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag om kommande anslagshöjningar i kommande budgetpropositioner i den takt det statsfinansiella läget medger.

10. Ett planeringssystem för utveckling av transportinfrastrukturen

Planeringsprocessen består av två steg: inriktningsplanering och åtgärdsplanering. I inriktningsplaneringen fastlägger riksdagen mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Avsikten är att övergripande politiska avvägningar i detta skede ska ske av regering och riksdag och inte på myndighetsnivå.

Därefter sker åtgärdsplaneringen genom att Vägverket, Banverket, länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen utarbetar nationella stomnät- respektive väghållningsplaner samt länsplaner för regional infrastruktur.

Ny ansvarsfördelning

Indelningen av de statliga järnvägarna i stomjärnvägar och länsjärnvägar avskaffas.

Uppföljning av planeringsunderlag

En oberoende granskning bör göras av Vägverkets och Banverkets planeringsunderlag inför regeringens fastställelse av planerna för perioden 2004-2015.

Koppling till annan planering

Investeringar i infrastrukturen bör planeras utifrån ett brett samhällsperspektiv och samordnas med utvecklingen inom andra samhällssektorer. Senast år 2010 bör fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras.

Luftfart

Luftfarten bör även fortsättningsvis betala avgifter som finansierar luftfartens infrastruktur. Investeringar i och drift av flygplatser ligger därför utanför planeringsramen. För att främja ett transportslagsövergripande synsätt bör Luftfartsverket presentera en bedömning av utvecklingen inom luftfartssektorn för perioden 2004–2015 som underlag för planeringen av vägar och järnvägar.

Sjöfart

Investeringar i och drift av farleder är avgiftsfinansierade och ligger därför utanför planeringsramen. För att främja ett transportslagsövergripande synsätt bör Sjöfartsverket presentera en bedömning av utvecklingen inom sjöfartssektorn för perioden 2004–2015 som underlag för planeringen av vägar och järnvägar.