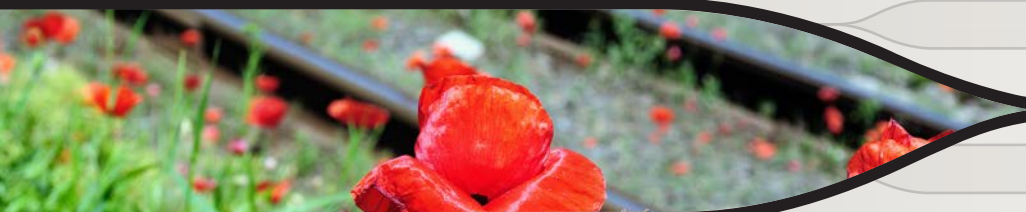
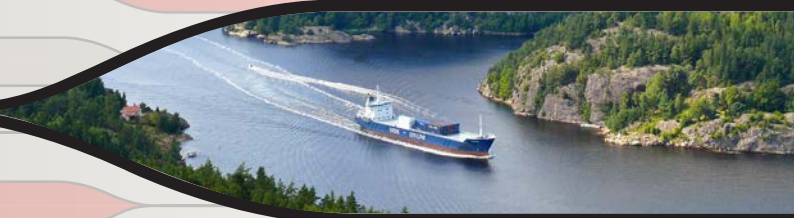




TRAFIKVERKET

Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

- förslag på lösningar till år 2025
och utblick mot år 2050



**Sammanfattning
huvudrapport**

Titel: Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder
- förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050. Sammanfattning huvudrapport
Publikationsnummer: 2012:101
ISBN: 978-91-7467-299-2
Utgivningsdatum: 2012-04-27
Utgivare: Trafikverket
Kontaktpersoner: Rolf Haraldsson och Sten Hammarlund
Produktion: Trafikverket
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder

- förslag på lösningar till år 2025
och utblick mot år 2050





Förord

Det finns kapacitetsbrister i transportsystemet men också potentialer. De största bristerna finns inom järnvägen, men brister finns även inom väg, främst i storstadsområdena. Bristande bärighet finns både i väg- och järnvägsnätet i delar av landet. Potentialer finns inom sjöfarten för godstrafiken men också buss och cykel för persontrafik. Det förväntas att såväl gods- som persontransporterna kommer att öka kraftigt till år 2050. Att enbart bygga nytt kommer inte att vara ekonomiskt hållbart eller lösa våra kapacitetsproblem. Det finns potential att lösa delar av problemen genom samverkan mellan alla trafikslag, och det finns stora möjligheter att effektivisera i vårt transportsystem.

Fyrstegsprincipen är en grundläggande utgångspunkt. Den innebär att man i första hand överväger åtgärder som kan påverka behovet av transporter och valet av transportsätt, i andra hand åtgärder som effektiviserar användningen av infrastruktur och fordon, i tredje hand begränsade ombyggnadsåtgärder och i fjärde hand nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Den största och snabbaste möjligheten att öka kapaciteten finns i vårt befintliga system. Systemet behöver användas på ett smartare, effektivare och mer hållbart sätt. Dessutom behöver systemet främja effektiva övergångar mellan trafikslagen. Drift och underhåll, trimningsåtgärder och styrmedel är åtgärder som säkerställer att transportsystemet är robust och maximerar kapaciteten. Men styrmedlen måste utformas så att trafikslagen används effektivt och att de ger konkurrensneutralitet.

Vi föreslår prioriterade paketlösningar för att möta behoven där bristerna är som störst, i storstadsregionerna och på starkt trafikerade vägar och järnvägar. För Stockholm, Göteborg och Malmö har paket av åtgärder tagits fram inom drift, underhåll, reinvesteringar, effektiviseringar av befintligt system samt investeringar. Potentialen att öka kapaciteten och minska trängseln ligger i kollektivtrafik och i cykel- och gångtrafik, vilket också bidrar till våra miljömål. Även för utveckling av övrig persontrafik finns förslag på paketlösningar. För godstrafiken prioriteras åtgärder inom ett strategiskt nät med utpekade vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och kombiterminaler. Klimatmålen för transportsektorn kan nås med hjälp av bland annat teknikutveckling, styrmedel och fysisk planering mot ett mer transportsnålt samhälle, men det krävs även investeringar, främst i järnväg.

Att transportsystemet fungerar och är robust och hållbart är en förutsättning för att det ska utvecklas. Åtgärder inom drift, underhåll och reinvesteringar och trimning tillsammans med styrmedel och samhällsplanering för effektivare användning har därför högst prioritet.

Borlänge i april 2012.



Gunnar Malm
Generaldirektör
Trafikverket



Lena Erixon
Utredare och ställföreträdande generaldirektör
Trafikverket



Innehåll

Förord.....	5
Utgångspunkter och förutsättningar för uppdraget.....	8
En utredning med fokus på kapacitet och effektivitet.....	8
Vi följer fyrstegsprincipen.....	9
Prognoser över person- och godstrafikens utveckling.....	9
De svenska och europeiska klimatmålen.....	14
Brister i transportsystemet till 2025.....	16
Delrapport 30 september 2011.....	16
De största bristerna för alla fyra trafikslagen till 2025 fördelat per region.....	16
Brister kopplat till TEN-T-revideringen - Core network.....	17
Möjliga åtgärder utan stora investeringar.....	20
Trafikslagsövergripande åtgärder.....	20
Trafikverkets överväganden och rekommendationer med utblick mot 2050.....	24
Hög trafikökning innebär problem.....	24
Tillräckliga resurser för att vårda transportsystemet.....	25
Användningen av transportsystemet kan effektiviseras.....	25
Ökade godstransporter kräver ökad effektivitet.....	26
Stora krav på transportsystemet i storstadsregionerna.....	26
Långväga persontransporter för att hålla samman Sverige.....	27
Regionalt resande utanför storstäderna ska också utvecklas.....	28
Klimatmålen och kraven på transportsystemet.....	28
Höghastighetsbanor samt förbindelse Helsingborg-Helsingör.....	30
Höghastighetsbanor.....	30
Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör.....	31
Sambandet mellan brister, rekommendationer och åtgärder.....	32
Trafikverkets förslag på utvecklingspaket till 2025.....	33
Paketens tillämpning.....	33
Godspaket.....	33
Storstadspaket.....	34
Paket Stockholm.....	35
Paket Göteborg.....	36
Paket Malmö.....	37
Persontransportpaket.....	38
Klimatpaket.....	39
Åtgärdsförslagen till 2025 fördelade per region.....	40
Finansiering.....	42
Finansiering av föreslagna utökade åtgärder 2012-2021.....	42
Förslag till finansieringsformer i ett långsiktigt perspektiv.....	42
Kostnader för åtgärdsförslag 2022-2025.....	43
Kostnader för åtgärdsförslag 2026-2050.....	45
Finansiering av föreslagna åtgärder 2022-2050.....	46
Uppfattade reflektioner under hearingar och remiss.....	47

Utgångspunkter och förutsättningar för uppdraget

En utredning med fokus på kapacitet och effektivitet

Trafikverket fick i mars 2011 regeringens uppdrag att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet för perioden 2012–2021 och att föreslå åtgärder. Uppdraget omfattade också en analys av utvecklingen av transportbehovet fram till 2050, samt en analys av höghastighetsbanor. Resultatet för perioden 2012–2021 redovisades till regeringen den 30 september 2011.

Uppdraget kompletterades i september 2011 med syftet att få en helhetsbild för alla trafikslagen. Kompletteringen innebar att Trafikverket även skulle analysera vilka effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan genomföras på det statliga vägnätet samt inom sjöfart och luftfart. Grunden för detta är den nationella planen för transportsystemet. Uppdraget utvidgades även till perioden 2022–2025.

Trafikverket har även i uppdrag ett se över behovet av och förutsättningar för en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Den internationella utvecklingen av infrastruktur och transporter är ett viktigt underlag för överväganden om kapacitet och effektivitet i Sverige. Det gäller särskilt utvecklingen av infrastrukturen i våra grannländer. Trafikverket har därför gjort en internationell utblick för att lära av andra europeiska länders erfarenheter. De utredningsarbeten som pågår i de nordiska länderna har beaktats särskilt.

I enlighet med regeringens beslut har utredningen fokuserat på åtgärder och inriktningar som

- ger utökad kapacitet
- bidrar till effektivare användning av transportsystemet
- bidrar till ett robustare transportsystem i sin helhet
- främjar effektiva övergångar mellan trafikslagen
- bidrar till ett hållbart transportsystem.

Det innebär att vi inte har kartlagt behov av åtgärder för att nå andra mål inom transportpolitiken utöver det som planerats i den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2010–2021. Det gäller till exempel åtgärder för att förbättra trafiksäkerhet, bullernivåer eller tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning eller åtgärder för att hantera barriäreffekter eller effekter av klimatförändringar.

Utredningen har heller inte kartlagt behoven av forskning och innovation inom transportområdet men de långsiktiga utmaningar och potentialer som har identifierats i utredningen pekar tydligt på att ett sådant behov finns.

Inriktningen är att de åtgärder som föreslås ska genomföras på ett sådant sätt att de bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås.

Utredningens resultat kommer att vara ett av underlagen till den kommande infrastrukturpropositionen från regeringen, som i sin tur ska ligga till grund för en revidering av den nationella transportplanen. Kapacitetsutredningens förslag är således inte en ny plan.

Vi följer fyrstegsprincipen

Regeringen har i sitt uppdrag till Trafikverket särskilt lyft fram att fyrstegsprincipen ska tillämpas i utredningen. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis:

Steg 1 – Tänk om

Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och valet av transportsätt

Steg 2 – Optimera

Åtgärder som effektiviserar användningen av befintlig infrastruktur och fordon

Steg 3 – Bygg om

Begränsade ombyggnadsåtgärder

Steg 4 – Bygg nytt

Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder



Prognoser över person- och godstrafikens utveckling

Trafikverket har tagit fram prognoser för trafikutvecklingen fram till 2030 och 2050. Prognoserna ska i första hand ses som en indikation på vilken utveckling som kan förväntas om inga åtgärder utöver nuvarande planer genomförs. Prognoserna utgår därmed också från att inga nya politiska beslut tas om åtgärder för att till exempel dämpa eller styra efterfrågan med hänsyn till miljö- eller tillgänglighetsmål.

Den historiska utvecklingen

Både person- och godstrafiken har ökat stadigt under de senaste decennierna. Trafikens utveckling och förutsättningar skiljer sig dock åt mellan trafikslagen och mellan olika delar av landet.

Personbilstrafikens kraftiga tillväxt fram till slutet på 1980-talet visas nedan i en bild av utvecklingen under de senaste 50 åren. Biltrafiken växte samtidigt som stora delar av järnvägsnätet lades ner. Först under senare delen av 1990-talet förbättrades både väg- och järnvägssystemen i Sverige parallellt, när de första nya järnvägsetapperna började bli klara. Efter det har även järnvägstrafiken ökat kraftigt.

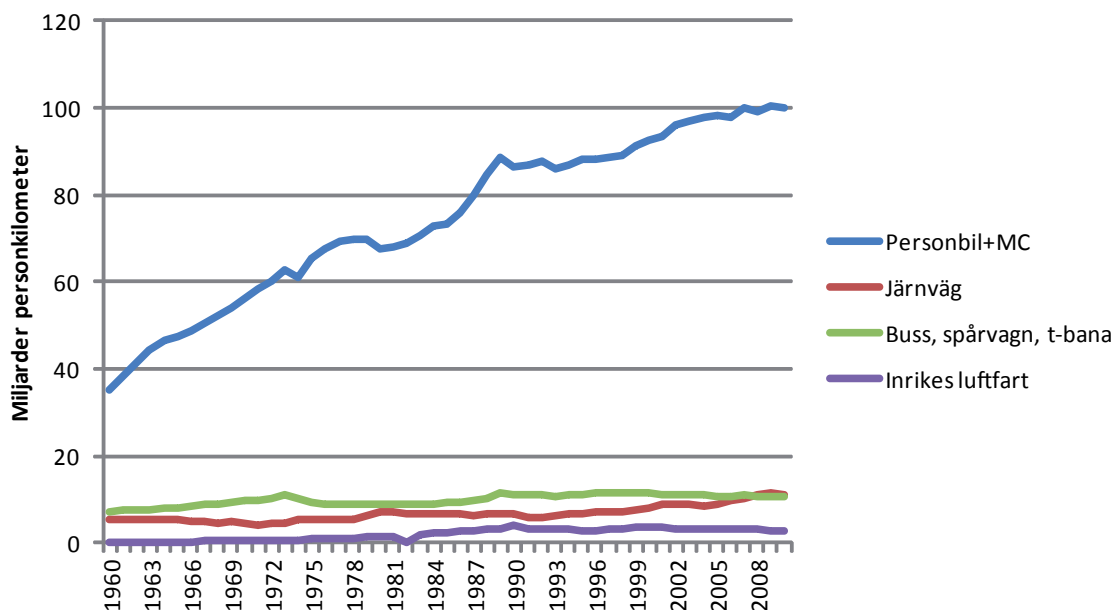


Diagram 1: Persontransportarbete per trafikslag, exklusive gång, cykel och moped. Källa: Trafikanalys.

En relativt stor del av godstransporterna i Sverige sker på järnväg, jämfört med andra länder i västra Europa. Även sjöfarten har en relativt stor marknadsandel, vilket till stor del beror på att mycket är utrikes gods som är hänvisat till att transporteras sjöburet under någon del av resan. Många tunga transporter, bland annat malm, transporteras på järnväg och sjö, samt att transporter på järnväg och sjö går längre sträckor, vilket är en naturlig följd av Sveriges geografiska karaktär.

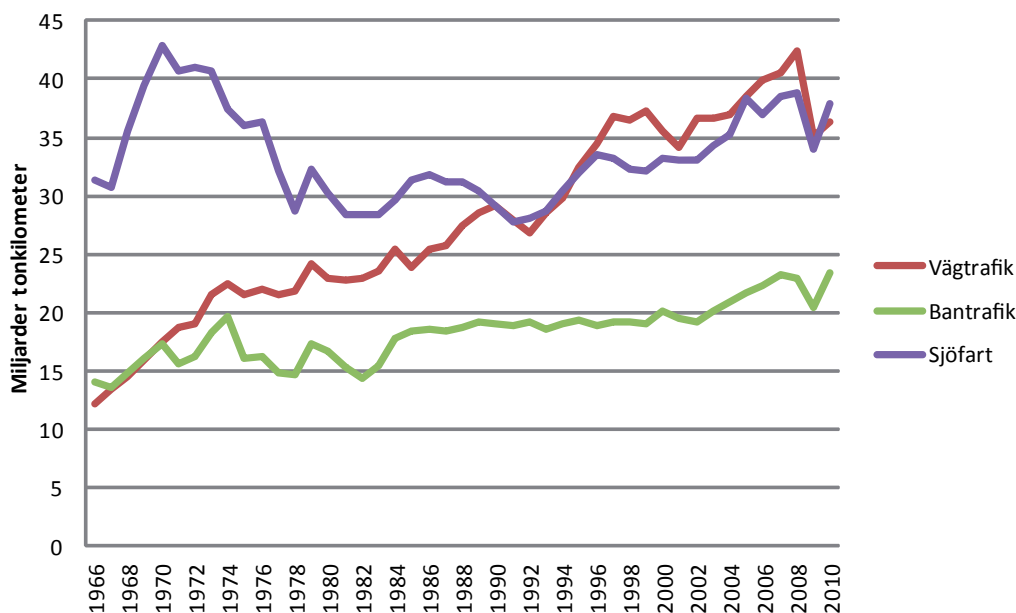


Diagram 2. Godstransportarbete per trafikslag. (Flygtrafik redovisas inte eftersom den bara står för en liten andel av godstransporterna räknat i ton.) Källa: Trafikanalys.

Stora trafikökningar att vänta

Prognoserna baseras på indata från väletablerade källor. Befolkningsprognoserna har hämtats från SCB 2008 och antagandet om oljeprisets utveckling baseras på uppgifter från IEA (International Energy Agency). Socioekonomiska förutsättningarna, såsom inkomstutveckling, har hämtats från Långtidsutredningen (LU) 2008.

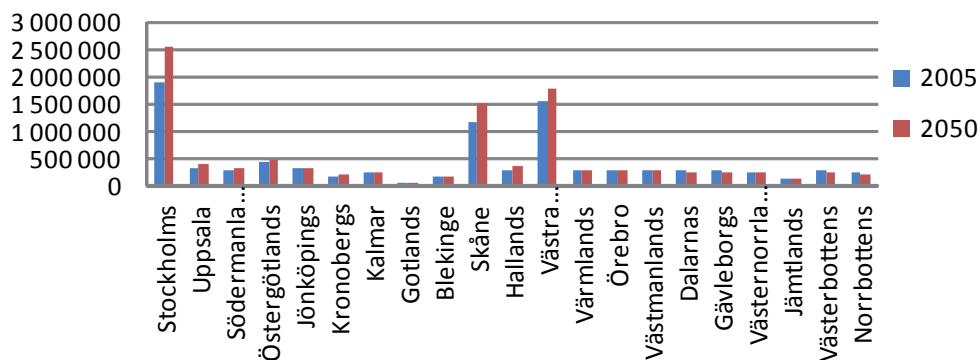


Diagram 3. Befolkningsmängd 2005 och 2050 per län.

Ett viktigt antagande i prognosunderlaget är att huvuddelen av befolkningsökningen i Sverige sker i storstadsområdena och att befolkningen i övriga län ändras förhållandevis lite. Mellan 2005 och 2050 beräknas befolkningen enligt prognoserna totalt öka med cirka 1 337 000.

Med de förutsättningar som antagits visar prognoserna en hög tillväxt av både person- och godstransporterna inom alla trafikslag.

Det totala persontransportarbetet mellan 2006 och 2050 skulle enligt prognoserna öka med 63 procent, varav bilresandet ökar med 67 procent och resandet med spårtrafik med 80 procent. Det motsvarar en ökning med 1,1 procent per år totalt, och något snabbare ökningstakt för bil och spårtrafik (1,2 respektive 1,3 procent per år). Spårtrafiken påverkas av den begränsade kapaciteten då inga nya kapacitetshöjande investeringar tillkommer i prognosen utöver nuvarande plan. Flygtrafiken har inga kapacitetsbegränsningar och tillsammans med antagandet om något sjunkande taxor tar inrikesflyget hand om en stor del av den ökande efterfrågan på långväga resor.

Miljarder personkilometer	2006	2050	Ökning
Bil	89 189	149 206	67 %
Spårtrafik	14 476	26 007	80 %
Buss	10 423	11 982	15 %
Inrikesflyg	3 074	5 883	91 %
Gång och cykel	3 786	4 604	22 %
Totalt transportarbete	120 948	197 682	63 %

Tabell 1. Prognostiserat persontransportarbete 2006 och 2050.

Godstransportarbetet förväntas enligt prognosen öka med 61 procent mellan 2006 och 2050. Importen och exporten räknat i ton fördubblas enligt prognosen, medan transportmängderna inom Sverige endast ökar marginellt.

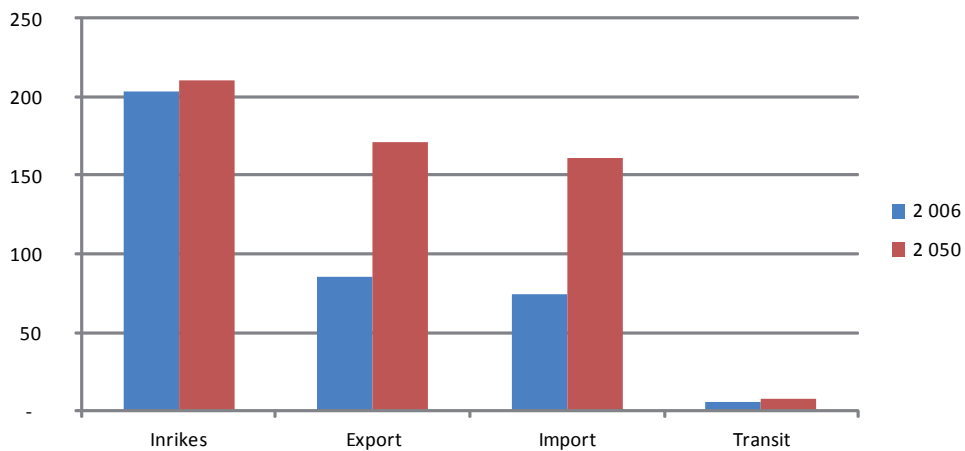
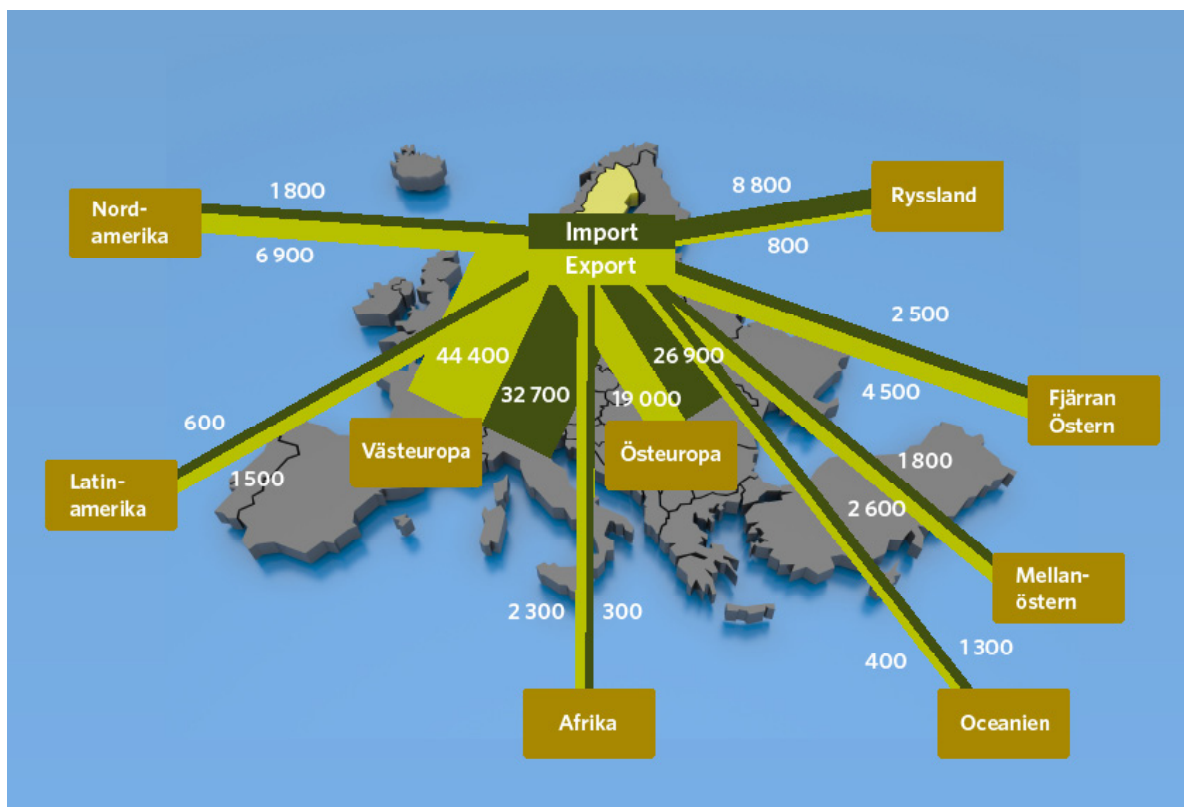


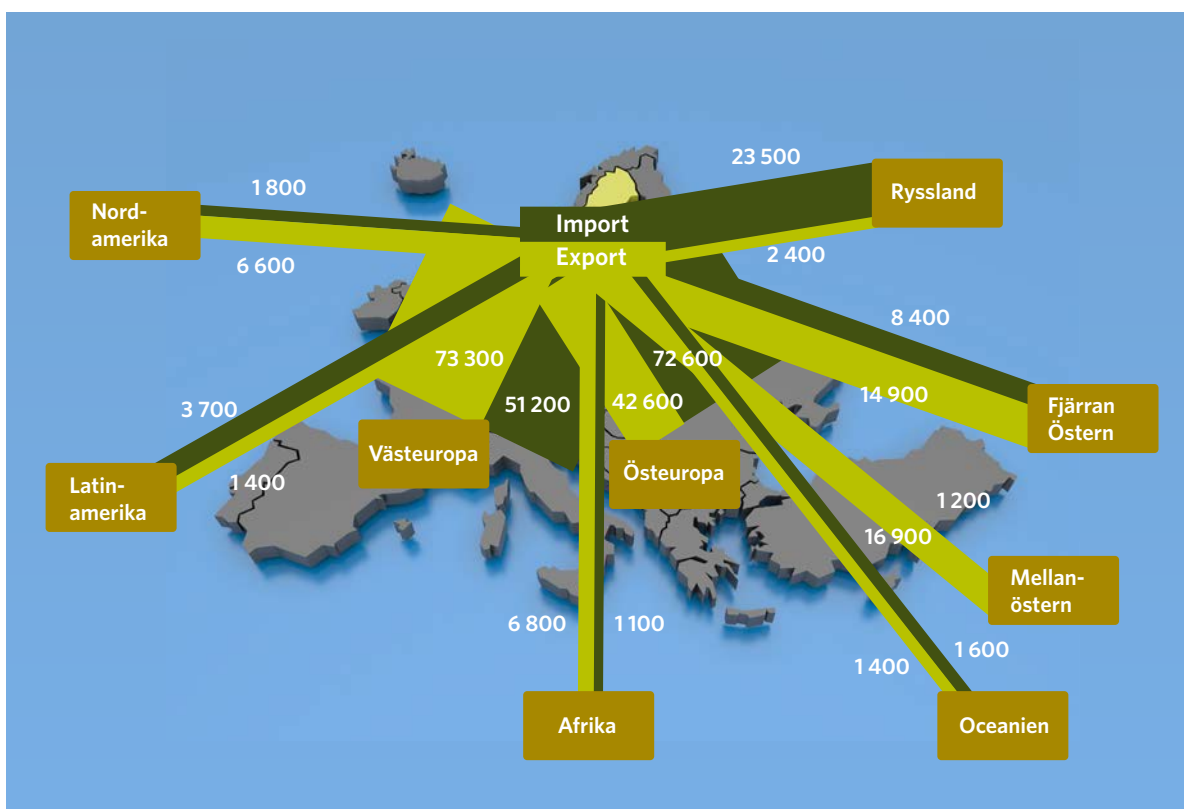
Diagram 4. Godstransporter 2006 och 2050. Miljoner ton.

Hur exporten och importen fördelar sig på olika geografiska marknader år 2006 respektive 2050 framgår av figur 1 och 2. Det kan noteras att transportererna till och från Europa är helt dominerande räknat i ton 2006 och bedöms vara det också 2050. De allra största ökningarna i absoluta tal sker för transportererna mot östra Europa.





Figur 1. Export och import 2006. Tusental ton.



Figur 2. Export och import 2050. Tusental ton.

Infrastrukturinvesteringar kan bara marginellt påverka den totala mängden resor och transporter. Om man vill påverka efterfrågan väsentligt krävs därför verk samma steg 1- och steg 2-åtgärder.

De svenska och europeiska klimatmålen

Den trafikutveckling som Trafikverket prognostiserat är sannolikt inte förenlig med de svenska och europeiska klimatmålen. De svenska och europeiska klimatmålen skiljer sig dock åt. De krav som föreslås i EU:s vitbok bedöms vara mindre krävande än den svenska regeringens, åtminstone till 2030. I tabell 3 redovisas EU:s klimatmål och målen för den svenska transportsektorn enligt Trafikverkets tolkning.

	EU:s färdplan för klimat ¹ EU:s vitbok för transporter ²	Klimatmål i den svenska transportsektorn ³
2030	Mål för transportsektorns utsläpp av klimatgaser: -20 procent till 2030 jämfört med 2008.	Fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Av Trafikverket tolkat som åtminstone 80 procent lägre användning av fossil energi till vägtransporter jämfört med 2004.
2050	Mål för transportsektorns utsläpp av klimatgaser: -70 procent till 2050 jämfört med 2008.	Transportsektorn ska bidra till det nationella miljö kvalitetsmålet för begränsad klimatpåverkan. Visionen om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av klimatgaser 2050 innebär att transportsektorns utsläpp bör vara nära noll.

Tabell 2: EU:s och Sveriges klimatmål för transportsektorn.

Med utgångspunkt från trafikprognoserna och de krav på fordon och drivmedel som är beslutade kommer utsläppen att ligga på ungefär dagens nivå fram till 2030. Om inga ytterligare åtgärder vidtas kommer utsläppen sedan att öka fram till 2050.

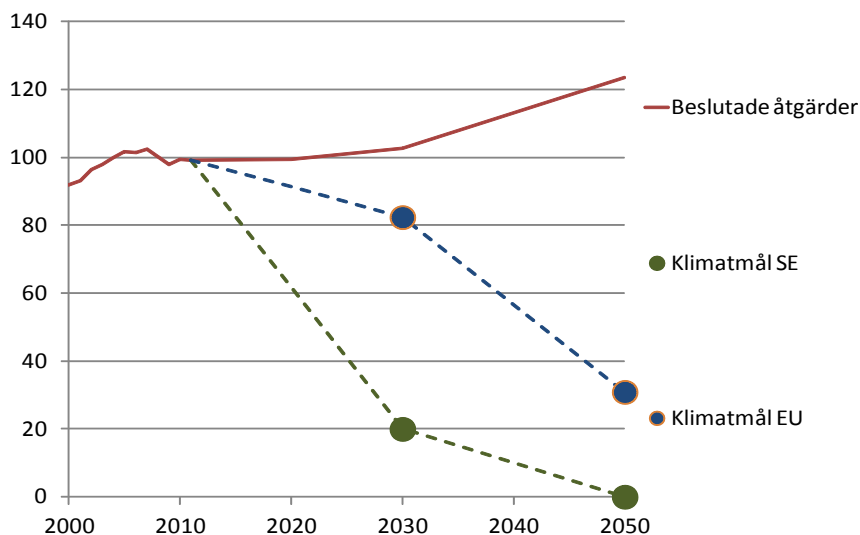


Diagram 5: Utsläpp av klimatgaser: Förväntad utveckling med beslutade åtgärder samt svenska respektive europeiska klimatmål. Index 2004=100

Energieffektivare fordon, fartyg och flygplan och ökad andel förnybar energi kan ge viktiga bidrag för att nå klimatmålen. Men tekniska åtgärder räcker inte. Det kommer även att krävas en annan inriktning i planeringen av samhälle och transportsystem samt styrmedel som leder till minskad biltrafik. Samtidigt

1) EUROPEISKA KOMMISSIONEN (2011) Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnålt samhälle 2050

2) EUROPEISKA KOMMISSIONEN (2011) VITBOK, Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

3) Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter, Prop. 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik

behöver lastbilstransporterna stabiliseras på dagens nivå genom effektivare logistik och genom en större andel transporter på järnväg och med fartyg.

Denna utredning fokuserar inte på särskilda åtgärder för att klara klimatmålen. Men många åtgärder som bidrar till bättre kapacitetsutnyttjande och ökad andel kollektivtrafik bidrar också till minskad klimatpåverkan. Trafikverket redovisar därför under *Trafikverkets förslag till utvecklingspaket till 2025* ett paket av åtgärder som förutom att bidra till ökad kapacitet kan bidra till att nå klimatmålen.



Brister i transportsystemet till 2025

I delar av transportsystemet är kapacitetsbristerna påtagliga redan i dag. Genom ökad efterfrågan på resor och transporter kan kapacitets- och effektivitetsbrister även komma att uppstå på nya platser under de kommande åren. I detta avsnitt presenteras kapacitets- och effektivitetsbrister fram till 2025. Bristanalysen är avgörande för att det ska gå att identifiera de åtgärder som ger störst effekt i transportsystemet som helhet.

Delrapport 30 september 2011

I delrapporten från 30 september redovisade Trafikverket nuläge och kapacitetsbrister 2015 och 2021 för järnvägen. Här kompletteras detta med en bristanalys för alla fyra trafikslagen till 2025. Som förutsättning för bristanalysen 2025 har vi antagit att investeringarna i nuvarande plan 2010–2021 genomförs, inklusive sådant som bara hinner påbörjas före 2021.

En mer detaljerad redovisning av bristerna i transportsystemet nu och åren 2015, 2021 och 2025 finns i bristanalysrapporten.

Brister för järnvägssystemet fram till 2021 redovisas i Trafikverkets rapport "Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012–2021" (2011-09-28).

De största bristerna för alla fyra trafikslagen till 2025 fördelat per region

Beskrivningen utgår från var i trafiksystemet det finns en brist. Således kan en brist för långväga trafik redovisas i flera regioner. Regionerna anges enligt Trafikverkets regionindelning. Även om beskrivningen fokuserar på infrastrukturen inom landets gränser är de ofta betingade av kraftiga öknings av gränsöverskridande transporter till våra grannländer, resten av Europa och världen.

Region Nord

Den kraftiga expansionen av malmbrytning medför ökad efterfrågan på malmtransporter. De åtgärder som finns med i nuvarande plan fram till 2021 är otillräckliga. Malmtrafikens behov av kapacitet är svårt att klara både i närtid och på längre sikt, och förutom kapacitetsbrister finns det brister i bärighet på både järnvägar och vägar i regionen. En annan allvarlig effektivitetsbrist är att regionen har långa restider längs kusten och mot inlandet, vilket drabbar både pendling och besöksnäring.

Region Mitt

Det finns redan i dag tydliga kapacitetsbrister i framför allt järnvägssystemet, som leder till bristande kvalitet för både godstransporter och persontransporter genom regionen. För persontransporter är restiderna till och från Stockholm alltför långa. Det drabbar både besöksnäringen och dem som vill göra dagsresor. Det finns också behov av utvecklade transportmöjligheter för gruvnäringen i området både i närtid och på längre sikt. De begränsade åtgärder som finns med i nuvarande plan fram till 2021 är otillräckliga för att klara kapacitetsbehovet för både gruvnäringen och övrig godstrafik. Kapacitetsproblemen kommer också att drabba persontrafiken.

Region Stockholm

Regionen har i dag kapacitetsproblem på viktiga delar av transportinfrastrukturen. Den kraftiga tillväxten ökar belastningen på det redan ansträngda systemet och problemen ser successivt ut att förvärras, trots de stora investeringar som planeras till år 2021.

Väginfrastrukturen kan inte byggas ut för att fullt ut svara mot efterfrågan och bristande spårkapacitet ger inte förutsättningar för en nödvändig överflyttning till kollektivtrafik. Arlanda flygplats utsläppstak och bullerkrav riskerar att ge begränsningar i flygtrafikens omfattning och kapaciteten att ta emot flygplan i högtrafik. Samspelet mellan statlig och regional infrastruktur är mycket väsentligt, liksom samordnad trafikering.

Region Öst

En stor ökning av framför allt gruvtransporter skapar kapacitetsproblem både i närtid och på längre sikt på viktiga stråk. Långa restider medför att det blir svårt att möta efterfrågan på ökade pendlingsmöjligheter på järnväg i delar av regionen. Brister finns i transportkvalitet för resor till och från södra Sverige beroende på belastningen på Södra stambanan.

Region Väst

Det finns trängsel på framför allt infarter i storstadsområdet omkring Göteborg. På järnvägsnätet kommer det efter genomförd plan att finnas kapacitetsbrister eller effektivitetsbrister i samtliga järnvägsstråk in mot Göteborg och Karlstad. Det stora flödet av gods på väg kommer att generera viss trängsel på de större stråken. Kapacitetsproblemen på järnvägssträckor i Värmland kommer att kvarstå.

Region Syd

Bristerna för persontrafik mellan södra Sverige och Stockholm kommer att kvarstå på grund av begränsningarna på Södra stambanan. Ökad andel godstransporter mellan Halland och Skåne skapar brister på både väg och järnväg. De efterfrågade pendlingsmöjligheterna enligt tågstrategin i Skåne blir svåra att uppnå med nuvarande utvecklingstakt för infrastrukturen. Långa restider för pendling i Småland och Blekinge försvårar utvecklingen av arbetsmarknader.

Brister kopplat till TEN-T-revideringen

Det transeuropeiska transportnätverket (TEN – T) som är indelat i ett stomnät och ett övergripande nät, revideras för närvarande och förhandlingar pågår mellan Europaparlamentet och Rådet. Nedanstående krav finns nämnda i kommissionens förslag presenterat i oktober 2011. Resultaten av förhandlingarna kommer att avgöra om och i så fall i vilken takt nedanstående åtgärder ska genomföras:

- Krav på 750 meter långa tåg och godståg med hastigheten 100 km/tim klaras inte på alla berörda sträckor. Kostnaden för att uppnå detta bedöms uppgå till 8 miljarder kronor. ERTMS ska också vara infört, total merkostnad cirka 7 miljarder kronor.
- Norrbotniabanan finns med i stomnätet och ska vara klar till 2030. Om byggtiden är 10 år behöver åtminstone halva kostnaden på 12,5 miljarder tas med till 2025.
- Om hela befintliga TEN-T vägnätet i Sverige både stomnät och övergripande nät skall ingå i det kommande TEN – T nätet ska det bestå av antingen motorvägar eller expressvägar med planskilda korsningar samt förbud mot långsamma fordon och GC-trafik. Åtgärdskostnad cirka 78 miljarder kronor. Att bygga ut enbart det föreslagna stomnätet till föreslagen standard bedöms kosta 13 miljarder kr.
- För de ytterligare vägsträckor som är föreslagna att ingå i kommande TEN-T:s övergripande nät tillkommer cirka 15 miljarder kronor.

Region Nord

- Det finns brister i bärighet på vägnätet och i kapacitet på Malmbanan på grund av gruvnäringens utökade efterfrågan på transporter.
- Det finns kapacitetsbrister för malmtransporter i farleden i Luleå.
- Det finns brister i nord-sydliga transporter till följd av ökade godstransporter på väg som orsakar trängsel i vissa större tätorter och kapacitetsbrist och bristande bärighet på järnväg.
- Långa restider från inlandet till Umeå och Luleå samt längs kusten med bil och buss gör att avstånden är alltför långa för dagspendling.
- Den långa restiden Kiruna-Gällivare-Luleå på järnväg har blivit ännu längre på grund av ökade godstransporter.
- Det finns brister för besöksnäring och boende i den långväga transportförsörjningen till inlandet på grund av mindre god tillgänglighet med flyg till inlandet, genom att mindre nattågstrafik har upphandlats samt mindre god standard på vägnätet.

Region Mitt

- Brister i nord-sydliga transporter till följd av kraftigt ökade godstransporter på väg orsakar trängsel i vissa större tätorter och kapacitetsbrist på järnväg.
- Transportkvaliteten är bristfällig för godstransporter Gävle-Storvik-Örebro/Hallsberg till följd av kraftigt ökade godstransporter på såväl väg som järnväg, vilket leder till att kapacitetsbristen kommer att bli störst på järnväg.
- Det är inte möjligt att klara gruvtransporter från Grängesberg och Ludvika mot Gävle, eftersom berörda sträckor blir överbelastade även utan gruvtransporter.
- Problem uppstår för godstransporter i inlandet genom att både E45 och Inlandsbanan har begränsningar i standard.
- Brister finns för besöksnäringen framför allt under skidsäsongen, då det uppstår kapacitetsbrister i vägnätet.
- Restiderna är långa och allt för gles turtäthet på förbindelsen Dalarna-Stockholm med tåg samt avsaknad av bra flyg- och bussförbindelser.
- Restider Sundsvall-Gävle förlängs till följd av ökad trafik på den enkelspåriga banan.
- Restiderna mellan inlandet och de större städerna vid kusten är långa på grund av att utbudet av turer är litet och infrastrukturen bristfällig.

Region Stockholm

- Trängseln på vägnätet i regionen sprider sig sannolikt utåt från Stockholm.
- Trängsel förekommer även på cykelvägarna, som inte är dimensionerade för förväntade flöden. Detta ger ökad risk för olyckor.
- Begränsningar i regional- och pendeltågstrafiken på grund av bl.a. kapacitetsbrist på Mälardalen och Ostkustbanan.
- Sämre tillgänglighet för godstrafiken på grund av trängsel på infarterna och kapacitetsbrist på spåren. Ineffektiv distribution som bidrar till trängsel och utsläpp om inte åtgärder vidtas.
- Begränsad spårkapacitet framförallt centralt, minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjligheten att ta emot ett ökat resande.
- Risk för begränsningar i Arlandas flygtrafik för att tillgodose utsläppskrav och bullervillkor.
- Behov av effektivare kollektivtrafik mot Nacka/Värmdö och nordost Täby/Vallentuna/Åkersberga.

Region Öst

- Brister i nord-sydliga transporter Örebro/Hallsberg-Östergötland. Till följd av ökade godstransporter på såväl järnväg som väg kommer ytterligare kapacitetsbrister på järnväg uppstå.
- Det är inte möjligt att klara gruvtransporter tillsammans med nuvarande trafik från Grängesberg/Ludvika mot Oxelösund.
- Långa restider Norrköping/Linköping-Skavsta/Nyköping-Stockholm.
- Det är svårt att utöka trafiken Norrköping-Linköping-Mjölby i takt med efterfrågan då inga åtgärder som möjliggör utökad trafik är planerade innan 2025.
- Brister för pendeltrafik Stockholm-Uppsala. Förväntad efterfrågan av resor kommer leda till ökad vägtrafik på grund av kapacitetsbrist på järnvägen.
- Bristande transportkvalitet för långväga resor mellan Stockholm/Östergötland och södra Sverige/Köpenhamn.
- Brister uppstår för pendling och godstransporter i anslutning till större tätorter med större osäkerheter om res- och transporttider som följd.
- Ökade godsmängder till Hargshamn kräver förbättringar i farleden.

Region Väst

- Brister uppstår för transporter Örebro/Hallsberg- Göteborg genom betydande trafikökningar som leder till kapacitetsbrister.
- Brister uppstår för transporter Oslo/Värmland- Göteborg på grund av att godstransporterna ökar kraftigt, vilket leder till kapacitetsproblem.
- Kraftigt ökad godshantering i Göteborgs hamn leder till kapacitetsproblem på de vägar och järnvägar som ansluter till hamnen. Förväntade trafikökningar i synnerhet för lastbilstrafiken kommer att leda till kapacitetsproblem på det nationella vägnätet i Storgöteborg.
- Önskemål om tätare trafik kommer att leda till kapacitetsproblem för pendlare i stråket Alingsås-Göteborg-Kungälv.
- Ökad efterfrågan på pendlingsmöjligheter kommer att leda till kapacitetsproblem för pendlare i stråket Arvika-Kil-Karlstad-Kristinehamn.
- Det blir svårt att klara behovet av pendling Borås-Göteborg på grund av långa restider till följd av låg kvalitet på av infrastruktur och för litet turutbud.
- Trängselproblem finns vid infarter till Göteborg och inom centrala Göteborg, vilket även kommer att påverka kollektivtrafiken.

Region Syd

- Godstransporter Östergötland-Skåne/Blekinge får bristfällig kvalitet på grund av både ökad godstrafik och ökad regional persontrafik som kommer i konflikt med snabbtågstrafiken.
- Godstransporter Halland-Skåne får bristfällig kvalitet på grund av ökade godstransporter på såväl järnväg som väg, vilket leder till kapacitetsbrister respektive trängselproblem.
- Transportkvaliteten för transporter till och från vissa industrier i Småland blir bristfällig till följd av otillräcklig järnvägskapacitet.
- Brister uppstår vid noder i södra Sverige till följd av kraftigt ökade lastbilstransporter.
- Bristande kapacitet i farleden till Trelleborg.
- Det blir svårt att klara resandeförfrågan längs starka pendlingsstråk i Skåne, eftersom dagens trafikupplägg med olika uppehållsbilder tar mycket kapacitet och gör det svårt att utöka trafiken.
- Det finns bristande möjligheter för pendling till större städer i Småland och Blekinge till följd av långa restider.
- Transportkvaliteten för långväga resor mellan städer i södra Sverige och Stockholm blir bristfällig på grund av försämrad punktlighet, bland annat på grund av den ökande regionala tågtrafiken och godstrafikens krav på att köra fler tåg under dagtid.

Möjliga åtgärder utan stora investeringar

Många av de kapacitets- och effektivitetsbrister som finns eller kan komma att uppstå i transportsystemet kan åtgärdas utan kostsamma investeringar. I detta avsnitt presenteras åtgärder i steg 1–3 enligt fyrstegsprincipen som kan vara aktuella på många platser eller generellt i hela landet. Åtgärderna bidrar till ökad kapacitet och effektivitet i det befintliga transportsystemet.

Trafikslagsövergripande åtgärder

Samhällsplanering

I samhällsplaneringen kan man skapa effektivare resande genom att planera så att resorna med trafikslag som har mer kapacitet underlättas och mer hållbara resätt gynnas. Avgörande för sådana val är att det finns plats att bygga ut transportinfrastrukturen och att den byggda miljön i övrigt är anpassad för det resande som är önskvärt, till exempel med cykel, buss eller tåg. Separata körfält för kollektivtrafiken kan vara ett exempel på åtgärd. Den kommunala och regionala markplaneringen har stor betydelse.

Full internalisering av trafikens marginalkostnader

En samhällsekonomiskt effektiv användning av transportsystemet förutsätter att alla transporter på sikt betalar för de kortsiktiga marginalkostnader som de ger upphov till (full internalisering). Nästan inga transporter betalar i dag avgifter och skatter som täcker dessa kostnader.

För att nå full internalisering finns olika styrmedel att tillgå. Vilken potential som olika styrmedel rymmer varierar mellan trafikslagen och beror också på vilken utvecklingsstrategi som ska följas. Oavsett åtgärdsval bör styrmedel ges en mer framträdande plats i infrastruktur- och samhällsplaneringen.

Styrmedel

Styrmedel definieras ofta som skatter, avgifter, subventioner och andra ekonomiska medel för att nå ett specifikt mål. Här utvidgas begreppet styrmedel till att innefatta även andra typer av åtgärder som är avsedda att påverka användningen av transportsystemet.

Tänkbara styrmedel kan övergripande kategoriseras på följande sätt med utgångspunkt från funktionssätt.

Ekonomiska	Administrativa	Informativa
Avgifter och skatter	Restriktioner (lagar, tillstånd etc.)	Intelligenta transportsystem (ITS)
Handel med utsläppsrätter	Principer för kapacitetstilldelning	Mobility management
Subventioner och rabatter		

Tabell 3: Styrmedel.

Åtgärder för väg

Ekonomiska styrmedel har en framträdande roll inom vägtransportsystemet, men de kan utformas för att få en mer kapacitetsstyrande effekt. Det handlar om att fortlöpande kunna anpassa trängselskatten efter förändringar i trafikmönster. Det handlar också om att stärka kopplingen mellan fordonsanvändning och slitage. Trenden i Europa är att denna koppling stärks genom införandet av avståndsbaserade skatter/avgifter för godstrafik. Det kan leda till en ökad genomsnittlig beläggning i vägfordonen, och därmed ett bättre kapacitetsutnyttjande.

Även informativa styrmedel som ITS har stor potential att påverka kapaciteten i vägsystemet. ITS-åtgärder är av skiftande slag och kan i flera fall hänföras till steg 3 i fyrstegsprincipen. Variabla hastigheter, reversibla körfält och tidsbegränsade omkörningsförbud är exempel på ITS-åtgärder.

Trimningsåtgärder är andra verkningsfulla steg 3-åtgärder. Med trimningsåtgärder på väg avses här åtgärder som ökar kapaciteten på vägnätet genom att maximera effektiviteten i det befintliga systemet. Dessa åtgärder är oftast billiga jämfört med nya investeringar, och de genererar stora samhällsekonomiska vinster. Det finns också åtgärder som redan används i det svenska vägnätet och där ytterligare satsningar är möjliga. Exempel på sådana åtgärder är, ökad bärighet och bredd på vissa vägar, flödesstyrda påfarter och utökat antal körfält inom befintlig vägområde.

Utöver trimning anses underhåll och reinvesteringar inom det befintliga transportsystemet vara en grundläggande förutsättning för att minska sårbarheten och använda vägtransportsystemet effektivt. Det handlar framför allt om att förebygga störningar, minska effekten av störningar samt att minska känsligheten för störningar.

Mobility management är också en typ av informativt styrmedel. Det är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärernas attityder och beteenden. Det handlar om att påverka resan innan den har börjat. Sådana åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder som exempelvis infrastrukturåtgärder. Mobility management i underhålls- och byggskenen är ett sätt att visa på effektivare och smartare sätt att resa, som kan ge bestående beteendeförändringar.

Det finns också åtgärder som kan kräva anpassningar av såväl infrastruktur som fordon och planeringsprocess. Ett sådant exempel är Bus Rapid Transit (BRT). Tanken med detta koncept är få en kapacitet som är jämförbar med spårburen trafik men till en avsevärt lägre kostnad. Det kan bland annat kräva raka linjestreckningar, relativt långa stationsavstånd, insteg i nivå med bussgolvet, hög medelhastighet och täta turer.

Åtgärder för järnväg

Banavgifter är ett styrmedel med betydande potential att effektivisera järnvägen. Det handlar inte bara om höjda avgiftsnivåer utan om en differentiering som återspeglar skillnader i trafikens marginalkostnader. De nuvarande avgifterna styr kapacitetsanvändningen i järnvägen endast i ringa utsträckning. I deluppdraget som vi rapporterade den 30 september 2011 föreslogs kompletterande styrmedel för att på sikt åstadkomma en effektivare användning av järnvägen. Bland de föreslagna kompletteringarna kan nämnas bokningsavgifter och särskild kapacitetsavgift för att ge incitament till utjämnade hastigheter.

Vi föreslår nu också att järnvägslagen ses över för att ge möjlighet att prissätta trängsel effektivt. Vår tolkning är att EU-direktivet rymmer större möjligheter än vad järnvägslagen för närvarande medger. Detta är en styrmedelsåtgärd av särskild betydelse för järnvägen med tanke på de betydande kapacitetsbegränsningar som finns i järnvägssystemet.

För järnvägen finns också administrativa styrmedel av betydelse för kapacitetsanvändningen. Det handlar då om de rutiner som tillämpas i samband med Trafikverkets tilldelning av kapacitet i form av tåglägen. Dessa rutiner kan utvecklas, till exempel genom åtgärder som successiv tilldelning och ramavtal. Vi ser också ett visst behov av att utveckla prioriteringskriterier och trångsektorsplaner, som i dag är de enda tillämpliga styrmedlen av administrativ karaktär. Vi pekar även på möjligheten att reservera kapacitet för viss typ av järnvägstrafik, till exempel malmtransporter. Det bör utredas hur en sådan reservation kan tillämpas och om den kan bidra till en mer effektiv kapacitetsanvändning.

Genom de föreslagna åtgärderna kan Trafikverket på sikt hushålla bättre med kapaciteten i järnvägssystemet och ge befintliga och nya järnvägsföretag tydligare signaler om hur kapaciteten bör användas. En konkret effekt av vissa föreslagna åtgärder kan till exempel bli att Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen används som ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken.

Drift och reinvestering av järnvägsnätet är en viktig förutsättning för att vi ska kunna använda tillgänglig kapacitet på bästa sätt och på så sätt skapa ett effektivt och robust transportsystem. Trafikinformation är central för trafikledningen, och genom att utveckla den kan följderna av störningar minimeras och förebyggas. Detta förbättrar kapaciteten och tillförlitligheten. Genom att utveckla och införa ett förbättrat och enhetligt systemstöd för tågtrafikledningen kan man gå från att trafikleda geografiskt till att trafikleda utifrån transporterens behov.

Som steg 3-åtgärd kan järnvägssystemet trimmas i syfte att öka antalet tåglägen, till exempel genom signalåtgärder och nya eller förlängda mötesspår. Ytterligare exempel är plattformsförlängning och åtgärder på bangårdar.

Åtgärder för sjöfart

Inom sjöfarten förekommer varken slitage eller trängsel så som i trafikslagen på land. De stora effekterna av sjöfarten är i stället utsläpp av svavel, kväveoxider och koldioxid. Samtidigt drivs delar av infrastrukturen inom sjöfarten på affärsmässiga grunder, vilket kräver avgifter som ger full kostnadstäckning. Dessa förutsättningar sätter sin prägel på sammansättningen av styrmedel.

Avgifterna är konstruerade för att i första hand uppfylla kravet på kostnadstäckning när det gäller Sjöfartsverkets kostnader. De miljöeffekter som uppstår internaliseras emellertid inte enbart genom avgifter. I stället kommer administrativa styrmedel i form av restriktioner för utsläpp att få stor betydelse.

Styrmedel inom sjöfarten är resultat av internationella överenskommelser, i större utsträckning än för de landbaserade trafikslagen. Ett exempel på detta är IMO:s svaveldirektiv som begränsar utsläppen av svavel (se faktaruta). För Östersjön kan det även komma begränsningar av utsläpp av kväveoxid. Det kan också tänkas att utsläpp av koldioxid från sjöfarten på sikt omhändertas av handelssystemet med utsläppsrätter eller andra styrmedel.

Avgiftsstrukturen för sjöfarten behöver ses över i takt med att nya styrmedel införs som minskar eller kraftigt reducerar de effekter som sjöfarten ger upphov till. För att ta till vara sjöfartens potential bör det säkerställas att sjöfarten inte belastas med avgifter som överstiger de marginalkostnader som trafiken ger upphov till.

IMO:s svaveldirektiv

De nya gränsvärdena för svavel i fartygsbränsle leder till kostnader för att minska utsläppen. Beräkningar indikerar att sjötransporter kommer att överföras till landtransporter. Eftersom direktivet främst kommer att påverka Östersjön, påverkas detta område mest.

Möjligheten att använda vattenvägar bör ges större tyngd, eftersom sådana lösningar i flera fall borde kunna avlasta infrastrukturen på land. Kollektivtrafik på vatten bör integreras med den landburna kollektivtrafiken och gemensamma principer för terminaler och bryggor bör utvecklas. Ett annat exempel rör våra så kallade inre vattenvägar. Sjöfartens företrädare bedömer att Sverige har goda förutsättningar för transporter av såväl gods som passagerare på inre vattenvägar, och att ett svenskt införande av EU:s bestämmelser på området kan ge ökad kapacitet i transportsystemet.

Sjöfartsverket har föreslagit en differentierad lotsavgift som ger sjöfarten incitament att ta en större del av ansvaret, genom investeringar som medger egenkontroll och som minskar behovet av lotsning. En sådan ordning skulle förbättra sjöfartens kostnadsläge.

Även inom sjöfarten finns trimningsåtgärder som steg 3-åtgärder. Två exempel är muddring och farledsåtgärder.

Åtgärder för luftfart

Luftfarten har en relativt utvecklad avgiftsstruktur med differentierade avgifter för bland annat miljöeffekter. Till detta kommer handelssystemet med utsläppsrätter som är ett sätt ta hänsyn till luftfartens marginalkostnader för koldioxid.

På samma sätt som för sjöfarten bör införandet av nya styrmedel inom luftfarten föranleda en översyn av tillämpliga skatter och avgifter. Man bör även utreda i vilken utsträckning som luftfarten betalar för sina kostnader. Flygets utsläpp av koldioxid bör uteslutande hanteras genom handelssystemet.

På kort sikt är det miljötillståndet för Arlanda som behöver ses över. Om inte reglerna för utsläppstaket ändras kommer resultatet att bli betydande kapacitetsbegränsningar för flygtrafiken redan 2013–2014.

På längre sikt är det angeläget med åtgärder som stärker kollektivtrafiken till och från Arlanda.

Det bör även övervägas om styrmedel kan användas mer verkningsfullt för att ge flygtrafikföretag incitament och ekonomiska möjligheter att påskynda investeringar i energieffektivare och tystare flygplan.



Trafikverkets överväganden och rekommendationer med utblick mot 2050

Transportsystemet är mycket omfattande och stora resurser krävs för att ta hand om anläggningarna. Men det finns också behov av att kontinuerligt anpassa transportsystemet efter förändringar i befolkning och näringsliv. Trafikverkets principiella inriktning för transportsystemets utveckling på lång sikt bygger på fyrstegsprincipen. Som grundförutsättningar ligger styrmedel, bebyggelseplanering, drift och underhåll, reinvestering och trimning av transportsystemet. På toppen kan sedan läggas investeringar i utökad kapacitet i transportsystemet.

Hög trafikökning innebär problem

Tillgängliga prognoser visar på en kraftig efterfråge- och trafikökning. Detta kan medföra problem med tanke på dels transportsystemets möjlighet att ta emot ökningen, dels hållbarheten. Det skulle också innebära höga kostnaderna för att bygga bort den kapacitetsbrist som skulle uppstå.

Rekommendationer:

- Full internalisering av alla externa kostnader bör eftersträvas för alla transporter.
- Både ekonomiska och administrativa styrmedel bör användas systematiskt och trafikslagsövergripande för att kapaciteten i form av infrastruktur och fordon ska användas optimalt. Det behövs en samlad syn på hur styrmedlen långsiktigt ska utformas och användas.
- Samverkan mellan berörda aktörer behöver öka. Ett exempel är kopplingen mellan transportsystemets utveckling och samhällsplanering, bebyggelseplanering och markanvändning. Även samordningen mellan infrastrukturplaneringen och planer för framtida trafikering behöver stärkas.



Tillräckliga resurser för att vårda transportsystemet

Det som bör prioriteras högst även på lång sikt bör vara att säkerställa ett robust och långsiktigt hållbart transportsystem genom att avsätta tillräckliga resurser för drift, underhåll, reinvestering och trimningsåtgärder. Att det befintliga systemet fungerar väl är en förutsättning för att kapacitetshöjande åtgärder ska få önskad effekt. Mer resurser behöver läggas på förebyggande underhåll för att minska störningar som får stora konsekvenser för trafikanter och transportköpare. Trimningsåtgärder har ofta stor effekt i förhållande till kostnaden.

Rekommendationer:

- Det krävs ökade ekonomiska resurser för att vårda transportsystemet, främst på grund av att trafiken ökar och anläggningarna blir mer komplexa.
- Resurser bör kontinuerligt avsättas för effektiva kapacitetsstärkande trimningsåtgärder.
- En större andel av resurserna bör läggas på det högtrafikerade nätet för att undvika att förslitningen ökar kraftigt i framtiden och leder till ett uppdämt reinvesteringsbehov.
- Resurserna för att upprätthålla det befintliga systemet bör öka till cirka 21 miljarder kronor årligen. Utvecklingen av infrastrukturen för ökad kapacitet kan öka behovet av resurser ytterligare med upp till 0,4 miljarder kronor årligen.

Användningen av transportsystemet kan effektiviseras

Det finns goda möjligheter att utvecklingen av fordon, infrastruktur, trafikinformation och ITS-lösningar kan bidra till att både infrastrukturen och fordonen i sig används effektivare. För att ta till vara dessa möjligheter kan det behövas drivkrafter till utveckling, ändrade regelverk och införande av styrmedel, liksom satsningar i infrastrukturen.

En ökad andel småfordon med högre medelhastighet, som elcyklar och små elbilar, är en möjlighet, men det kan ställa nya krav på transportinfrastrukturen. En högre grad av separering av olika typer av trafik i järnvägsnätet skulle göra järnvägssystemet mera robust och ge förutsättningar för större punktlighet. I övertåganden om att renodla trafiken på spår kan man även överväga möjliga alternativa färdvägar eller trafikslag. För att ta till vara sådana potentialer behöver man både använda redan känd kunskap och initiera ytterligare forskning och innovation inom transportområdet.

Rekommendationer:

- Anpassa regelverk och inför styrmedel som tar till vara möjligheter för effektivare användning av infrastrukturen.
- Utred vilka krav som ställs på infrastrukturen för att möjliggöra ökad andel småfordon med högre medelhastighet.
- Använd redan känd kunskap och initiera ytterligare forskning och innovation inom transportområdet för att ta till vara potentialen att använda transportsystemet effektivare.
- Separera olika typer av trafik i järnvägsnätet där så är möjligt för att göra detta mer robust och få bättre punktlighet.
- Separera även trafiken på vägnätet där det är effektivt och bidrar till större tillförlitlighet och trafiksäkerhet.

Ökade godstransporter kräver ökad effektivitet

Hela transportsystemet behöver användas effektivt om det ska gå att klara ökningen av godstransporter fram till 2050. Prognoserna visar att efterfrågan på godstransporter kommer att öka kraftigt. Handeln med Östeuropa förväntas öka kraftigt, vilket sannolikt innebär ökade transporter till och från flera hamnar i Östersjön. Åtgärdsbehovet för att förstärka kapaciteten i de stora stråken och noderna bedöms vara cirka 130–170 miljarder kronor. Ökad internalisering av externa kostnader, som ska bidra till en effektivare användning av systemet, förväntas innebära ändrade konkurrensförhållanden mellan trafikslagen och ökade kostnader för godstransporter.

Rekommendationer:

- Det utpekade trafikslagsövergripande nätet av noder och stråk bör vara vägledande för framtida prioriteringar av infrastruktursatsningar. Övriga vägar och järnvägar som är viktiga för godstransporter bör upprätthållas till acceptabel standardnivå.
- Precisera det långsiktiga behovet av förstärkta landanslutningar mot flera Östersjöhamnar.
- Ytterligare kapacitet i fast förbindelse mellan Sverige och Danmark är sannolikt motiverad på lång sikt. Förutsättningarna behöver utredas ytterligare tillsammans med Danmark och planeringen bör fortsätta.

Stora krav på transportsystemet i storstadsregionerna

Storstadsregionernas tillväxt ställer stora krav på transportsystemets användning och utveckling. För att hantera tillväxten i storstadsregionerna krävs att andelen resor som görs med kollektivtrafik, till fots och med cykel ökar kraftigt. För det krävs både bebyggelseplanering, styrmedel och utveckling av transportsystemet. Stora komplicerade infrastrukturinvesteringar i tätbebyggda områden är ofta mycket kostsamma, eftersom de måste anpassas efter bebyggelsestrukturen och miljöaspekter. De har också generellt lång planerings- och genomförandetid. Kapacitetshöjande trimningsåtgärder på en befintlig sträcka är ofta samhällsekonomiskt effektiva. Utöver åtgärder inom samhällsplanering och styrmedel är bedömningen att man på lång sikt behöver investera 200–300 miljarder kronor i transportinfrastrukturen i storstadsregionerna.

Rekommendationer:

- Utveckla formerna för aktörssamverkan i storstadsregionerna. Samspel behövs i samhällsplaneringen och i planeringen av transportsystemet och av bebyggelse och markanvändning. Det behövs även samverkan för att påverka den dagliga användningen av transportsystemet, till exempel åtgärder inom mobility management och ITS.
- Vidareutveckla metoder för effektivare användning av transportinfrastrukturen till exempel när det gäller trafikering, trimning, prioriteringar för en effektiv användning av gatuutrymmet och ITS.
- Ta till vara potentialen för resor till fots och med cykel.
- Effektivisera storstadsregionernas varuförsörjning, till exempel genom lokalisering av omlastningsnoder samt styrning av transportererna i tid och rum.
- Satsningar på ökad spårtrafik behövs, men även andra effektiva kollektivtrafiklösningar bör övervägas, till exempel snabb busstrafik med stor kapacitet, så kallad Bus Rapid Transit (BRT)

Långväga persontransporter för att hålla samman Sverige

Långväga persontrafik har stor betydelse för tjänsteresor, fritidsresor och turism. Det är angeläget att stärka kapaciteten i järnvägsnätet, framför allt i anslutning till storstadsregionerna. För en växande besöksnäring och näringslivet är regionala flygplatser med rimligt utbud viktiga, särskilt i norra Sverige.

Det finns kapacitetsbrister och punktlighetsproblem i järnvägsstråken Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg som behöver åtgärdas. Utbyggnad av höghastighetsjärnväg i dessa relationer har studerats, liksom utbyggnad av Södra stambanan och Västra stambanan. Alla aspekter har inte kunnat belysas inom kapacitetsutredningen. Samhällsekonomiska analyser visar att beräkningsbara nyttor i ett alternativ är i samma storleksordning som kostnaderna och övriga alternativ är nyttorna lägre än kostnaderna.

Anläggningskostnaderna för höghastighetsjärnväg Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg bedöms ligga i intervallet 110–135 miljarder kronor. Därutöver behövs investeringar för en satsning på långväga persontransporter på cirka 100–150 miljarder kronor.



Rekommendationer:

- Utveckla järnvägsstråk som har förutsättningar att attrahera kommersiellt lönsam trafik mellan storstäderna och större orter på sträckor där det är möjligt att nå restider på högst tre till fyra timmar.
- Flygets roll bör säkerställas för reserelationer mellan storstäderna och större orter där det *inte* är möjligt att få restider på högst tre till fyra timmar med tåg, buss eller bil.
- Säkerställ väl fungerande anslutningar till viktiga flygplatser för såväl nationell som internationell trafik. Det viktigaste navet för flygtrafiken i Sverige är Arlanda. Även andra större flygplatser i Sverige och våra grannländer bör fylla en viktig funktion för det långväga resandet.
- Prioritera viktiga stråk för resor på väg (med bil och buss) och genomför åtgärder främst för att skapa rimliga restider och tillgång till bra bytespunkter.
- För övriga delar av transportsystemet bör det kommande beslutet om TEN-T-nätet vara vägledande.
- Banorna Ostlänken och Göteborg–Borås är väl utredda och bör byggas för att tillgodose angelägna kapacitetsbehov. Dessa banor kan på sikt bli en del i ett eventuellt framtida höghastighetsjärnvägsnät, och de bör därför förberedas för detta. Ostlänkens anslutning till Stockholm behöver utredas vidare.
- Övriga delar av ett sammanhängande höghastighetsnät Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö bör utredas ytterligare, med början i Skåne.

Regionalt resande utanför storstäderna ska också utvecklas

Trafikökningen utanför storstadsregionerna sker i långsammare takt, vilket innebär betydligt mindre kapacitetsproblem. Även i mellanstora städer bör satsningar göras för att utveckla den regionala och lokala kollektivtrafiken samt för att ta till vara potentialen för ökad gång- och cykeltrafik. Personbilen kommer att fortsätta att vara det dominerande transportmedlet när det gäller regionalt resande utanför storstadsregionerna och regioncentrum. En satsning på regionalt resande utanför storstadsregionerna bedöms innebära investeringar på cirka 100–150 miljarder kronor.

Rekommendationer:

- Prioritera effektiva trimningsåtgärder av transportinfrastrukturen i större tätorter och starka stråk för att möjliggöra utveckling av lokal och regional kollektivtrafik.
- Infrastruktur för cykling och gång bör få ökad prioritet i planeringen av transportinfrastrukturen.
- Prioritera trimningsåtgärder i vägsystemet, anpassning av underhållsinsatser vid speciellt högbelastade tider samt flygutbud till viktiga destinationer för att tillgodose besöksnäringens behov.
- Utveckling av vägnät på sträckor där busstrafik är en effektivare trafiklösning än tåg bör prioriteras.

Klimatmålen och kraven på transportsystemet

Klimatmålen innebär mycket stora utmaningar för transportsystemet. För att nå målen krävs teknisk utveckling av fordon och drivmedel samt en utveckling mot ett mer transportsnålt samhälle.

För detta krävs en bebyggelse- och markanvändningsplanering som medför en minskad efterfrågan av transporter. Det behövs styrmedel som påverkar såväl den tekniska utvecklingen som efterfrågan och val

av transportmedel i önskad riktning. Dessutom behövs anpassning av transportinfrastrukturen som gör dessa förändringar möjliga utan att försämra tillgängligheten.

Det transportsnåla samhället innebär enligt Trafikverkets tolkning av klimatmålen en minskad biltrafik samtidigt som kollektivtrafiken, och resandet till fots och med cykel fördubblas till 2030. För godstransporterna innebär det samtidigt att de effektiviseras genom utveckling av logistik samt att ökningen av godstransporterna tas om hand inom järnvägen och sjöfarten. Det ställer krav på ökad kapacitet på järnväg för att ta emot resenärer från bil och flyg samt gods från lastbilstransporter. Även hamnar inklusive järnvägsnät för gods till och från dessa kan behöva förstärkas.

Åtgärderna i transportsystemet sammanfaller delvis med vad som nämns i övriga utvecklingsstrategier, men inriktningen mot det transportsnåla samhället kräver också andra prioriteringar. Det behövs också kraftfulla satsningar på kollektivtrafik i städerna utanför storstadsområdena. Godstransporternas nödvändiga anpassning till klimatmålen kan påverka svenskt näringsliv genom ökade transportkostnader.

Någon uppskattning av totalkostnaden för klimatanpassning fram till 2050 har inte gjorts.

Rekommendationer:

- Inrikta planeringen av transportsystem mot en ökad samordning med bebyggelseplaneringen i riktning mot det transportsnåla samhället samt utifrån ökade andelar gång, cykel och kollektivtrafik.
- Använd styrmedel för ökad energieffektivitet och för ökad konkurrenskraft hos klimateffektiva transportsätt.
- Genomför en kraftfull satsning på att öka kapacitet i järnvägsnätet samt på åtgärder som möjliggör längre, tyngre, bredare godståg med minskade transporttider och genom även åtgärder som möjliggör större andel transporter med sjöfart.
- Peka ut lämpligt vägnät för längre och tyngre lastbilstransporter. Utred möjligheterna till elektrifiering av vägnät.
- Genomför insatser för ökad effektiv samordning av varutransporter i städerna med på sikt elektrifierade fordon.
- Satsa på kraftig utbyggnad av kollektivtrafik i och mellan städerna utifrån en kostnadseffektiv mix av buss, BRT och spårburen trafik. Använd vägnätets frigjorda kapacitet genom minskad biltrafik och minskade parkeringsbehov.
- Åtgärder för mer konkurrenskraftig sjöfart exempelvis muddring för möjlighet att ta in större båtar i hamnarna.



Höghastighetsbanor samt förbindelse Helsingborg–Helsingör

Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att även belysa frågan om höghastighetsbanor utifrån den tidigare utredningen Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge. Under uppdragets gång kom ett kompletterande uppdrag om att ta hänsyn till en promemoria om behov och förutsättningar för en fast förbindelse Helsingborg–Helsingör. I detta avsnitt presenterar vi kortfattat resultatet av dessa två delar av utredningen.

Höghastighetsbanor

Nya järnvägar mellan storstadsområdena anpassade för höga hastigheter förväntas ge förutsättningar för större arbetsmarknadsregioner, minska efterfrågan på flygresor mellan storstäderna och även minska efterfrågan på bilresor i de aktuella stråken. Separata höghastighetsbanor i form av Götalandsbanan och Europabanan medför kortare restider med tåg mellan Sveriges tre största städer. Detta möjliggör också arbetspendling i bland annat stråket Linköping–Norrköping–Jönköping–Borås. Det avlastar dessutom Södra stambanan och Västra stambanan, vilket ökar kapaciteten för gods- och regionaltrafik på dessa banor.

Ett alternativ till separata höghastighetsbanor är upprustning av de befintliga stambanorna för att möjliggöra restider ner mot 3 timmar mellan Stockholm och Malmö och ner mot 2 timmar och 30 minuter mellan Stockholm och Göteborg.

Det senare alternativet medför dock inte ökad kapacitet för godstrafiken. Snarare kan det skapa vissa kapacitetsproblem eftersom det innebär ännu större hastighetsskillnader än vad som är fallet i dag. Det innebär sannolikt också förhållandevis stora störningar för befintlig trafik under byggskedet.

Trafikverket har gjort prognoser och samhällsekonomiska analyser för tre olika scenarier för Götalandsbanan och Europabanan och ett scenario för en utbyggnad av Västra stambanan och Södra stambanan. Ett av scenarierna för Götalandsbanan och Europabanan ansluter till det upplägg som låg till grund för analyserna i utredningen av höghastighetsbanor (SOU 2009:74). De andra två scenarierna representerar andra strategier för bland annat hastigheter och uppehållsbilder. De olika scenarierna innefattar olika trafikeringar och därmed förknippade krav på infrastrukturen.

Prognoserna visar att det uppstår förväntade effekter i form av ökad långväga pendling och överflyttning från flyg och bil för långväga resor. Effekterna genererar stor samhällsekonomisk nytta.

Trafikverkets analys visar att för ett av scenarierna är de beräkningsbara nyttorna i samma storleksordning som anläggningskostnaderna. För övriga scenarier inklusive det som redovisades i SOU 2009:74 är nyttan lägre än kostnaderna. Analysresultaten avviker därmed från de som redovisades i SOU 2009:74, där banorna bedömdes vara svagt samhällsekonomiskt lönsamma.

Vissa av höghastighetsbanornas delsträckor är väl utredda och är angelägna även på andra sätt än som höghastighetsbanor. Ostlänken mellan Järna och Linköping ingår i både höghastighetsalternativen och stambanealternativet. Projektet avlastar den ansträngda Södra stambanan men innebär även regionförstoring i Mälardalen och Östergötland. Mölnlycke–Bollebygd mellan Göteborg och Borås har en stor potential för regionalt resande mellan Västsveriges två största städer, samtidigt som sträckan ansluter till Landvetter. Båda dessa sträckor har varit föremål för järnvägsutredningar. De är planerade standardmässigt så, att de utan stora merkostnader kan bli en del i framtida höghastighetsbanor.

Trafikverkets bedömning är att dessa två järnvägssträckningar har stor potential att minska nuvarande och framtida kapacitets- och effektivitetsproblem längs de aktuella stråken. Vi rekommenderar därför att planeringen för dessa sträckor bör fortsätta med sikte på byggstart före 2025.

Om dessa projekt genomförs kan man parallellt göra fördjupade utredningar kring stambanorna och ett höghastighetsystem. Speciellt bör förutsättningarna i Skåne mellan Hässleholm och Lund samt resterande sträckor mellan Göteborg och Borås studeras djupare.

Även i Norge och Storbritannien har det nyligen genomförts utredningar om höghastighetsbanor. Det kan konstateras att den norska utredningen uppvisar att utbyggnader är mycket olönsamma medan utbyggnaden i Storbritannien bedöms vara lönsam.

Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

Prognoser om trafikutvecklingen indikerar att behovet av kapacitet i transportsystemet i Öresundsområdet ökar på lång sikt. Framst förväntas godstransporter och det regionala resandet öka, men även långväga persontransporter kan komma att öka. Det finns flera aspekter på frågan om ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark som bör vägas samman. Det gäller till exempel ekonomiska förutsättningar, fysiska planeringsförutsättningar och samarbetet mellan berörda aktörer i Danmark och Sverige.

För att få full nytta av ytterligare en fast förbindelse behövs också väl fungerande landförbindelser i anslutningarna. I första hand behövs det i direkt anslutning till förbindelsen, men även längre ut i systemet. Detta har särskilt stor betydelse på den danska sidan.

I första hand bör möjligheterna att öka kapacitetsutnyttjandet på Öresundsbron utvecklas. Buller och annan miljöpåverkan från ökad trafik, främst godstrafik, kan dock begränsa möjligheterna att öka trafiken på anslutningarna till bron. Detta kan på sikt medföra krav på åtgärder.

Fortsatt fysisk planering förordas för att ge vägledning för den framtida utvecklingen av Skåne. Speciellt gäller det vilka andra investeringar som krävs, oavsett om förbindelsen förverkligas eller inte. Ett fortsatt samarbete med Danmark i frågan är mycket viktigt.



Sambandet mellan brister, rekommendationer och åtgärder

I tidigare avsnitt har vi presenterat vilka kapacitetsbrister som Trafikverket bedömer kan uppstå fram till 2025 samt våra bedömningar och rekommendationer utifrån de utmaningar som förutses på längre sikt.

De flesta av de kapacitetsbrister som har bedömts kunna uppstå fram till 2025 kommer sannolikt att förvärras fram till 2050 om inga åtgärder sätts in. Till 2050 bedömer vi att de allra största kapacitetsproblemen för persontrafiken kan komma att uppstå i storstadsområdena och för godstrafiken i järnvägssystemet i flera delar av landet.

Vi har formulerat åtgärds paket som ska möjliggöra en prioritering som kan möta de kortsiktiga kapacitetsbehoven fram till 2025 och som samtidigt ska ge en grund för att hantera de mer långsiktiga utmaningarna. Paketet är indelade i de långsiktiga utvecklingsperspektiven Transporter i storstadsområden, Godstransporter, Persontransporter exklusive storstad samt Klimat. Som en grund i samtliga paket ligger drift och underhåll samt trimningsåtgärder.

Innehållet och prioriteringen i paketet har därmed bristanalysen för 2025 som utgångspunkt, tillsammans med våra överväganden och rekommendationer med utblick mot 2050.

Trafikverkets överväganden och rekommendationer med utblick mot 2050	Trafikverkets förslag på utvecklingspaket till 2025
Ökade godstransporter kräver ökad effektivitet	Godspaketet
Stora krav på transportsystemet i storstadsregionerna	Storstadspaketet (Stockholm, Göteborg, Malmö)
Långväga persontransporter för att hålla samman Sverige	Persontransportpaketet (långväga och regional persontrafik exklusive storstad)
Regionalt resande utanför storstäderna ska också utvecklas	
Klimatmålen och kraven på transportsystemet	Klimatpaketet



Trafikverkets förslag på utvecklingspaket till 2025

Åtgärder av olika slag kan stödja och förstärka varandra. Störst effekt kan man därför nå genom att kombinera åtgärder i paket. Vi har därför valt att presentera utvecklingsmöjligheterna i form av paket: storstadspaket, godspaket, persontransportpaket och klimatpaket. Paketerna svarar mot olika brister fram till 2025 och mot utmaningar och potentialer som vi har identifierat fram till 2050. Inom varje paket är tanken att följa samma princip som i figuren på sidan 9, det vill säga åtgärder i steg 1–3 prioriteras högst, tillsammans med ett fåtal mycket angelägna steg 4-åtgärder. I nivå hög för respektive paket finns steg 4-åtgärder som ligger i nästa prioritetsnivå.

Paketens tillämpning

Inom varje paket har Trafikverket gjort en prioritering och lyft fram de insatser som bör genomföras vid lägre respektive högre ambitionsnivåer. Den så kallade nivå låg är en lägre investeringsnivå än i dag. Den motsvarar vad som behövs för en successiv anpassning av transportsystemet med smärre åtgärder efter hand som de mest akuta behoven uppstår. Högnivån motsvarar en mer kraftfull förstärkning av transportinfrastrukturen som kräver större investeringar och som svarar mot de största kapacitets- och effektivitetsbristerna. Dessa ligger i prioritetsordning i tre nivåer. Det går att kombinera genomförande av flera paket. Vissa åtgärder ingår i flera paket eftersom de bidrar till flera syften.

För flera investeringsobjekt saknas fysisk planering eller tillräckliga kalkylunderlag (investeringskalkyl och samhällsekonomisk kalkyl). Innan ett slutligt beslut om genomförande fattas bör därför Trafikverket ges möjlighet att utreda dessa objekt och ta fram ett genomarbetat underlag.

Godspaket

Möjligheter till effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivetkonkurrenskraft. Utgångspunkten för godspaketen är att skapa förutsättningar för god funktion i hela systemet, såväl inom landet som i flöden till och från Sverige. Funktionen ställer också krav på investeringar på annat håll, till exempel i kommunala och privata anläggningar. Samtidigt är det nödvändigt att nationella och internationella regelverk stödjer utvecklingen mot ett mer hållbart system.

Utvecklingsnivå låg

Utgångspunkten i utvecklingsnivå låg är att avhjälpa de allra tydligaste större bristerna i systemet för att säkerställa ett fungerande transportsystem. Behovet är störst på järnväg eftersom den är extra känslig för störningar vid ett högt kapacitetsutnyttjande, där underhåll och reinvestering är centrala åtgärder. Kapacitetsbrister på väg leder till att funktionen försämras men inte upphör. Även med utvecklingsnivå låg är det dock viktigt att upprätthålla bärigheten på vägarna och att se till att standarden på utpekade stråk och till utpekade noder inte försämras. Ett flertal farledsåtgärder föreslås också. Gruvnäringens behov i närtid tillgodoses.

Utvecklingsnivå hög

Utöver de satsningar som görs i utvecklingsnivå låg kan viktiga satsningar genomföras för att utveckla standarden i den delen av infrastrukturen som är viktigast för godstransporter. Ett prioriterat gods nät med högre kapacitet och med tillhörande noder och hamnar ger svenskt näringsliv möjligheter att stärka sin konkurrenskraft. Godskörfält på vägarna ger förutsättningar för en effektiv hantering av godsflöden i närheten av och inom storstäderna. Funktionen i det utpekade vägnätet förbättras till exempel genom uppvärmda körfält, vilket gynnar framkomligheten för alla trafikanter.

Prio 1. Satsningarna utvecklar järnvägens potential att kunna ta emot ytterligare godstransporter genom ett antal åtgärder. Sjöfartens möjligheter att kunna ta in större fartyg till kaj i flera hamnar tillgodoses. Teknikutveckling av lastbilar ger förutsättningar för en ökad lastvolym per ekipage och lägre energiförbrukning per transporterad godsmängd.

Prio 2. Föreslagna investeringar i prio 2 stärker i synnerhet järnvägsfunktionen ytterligare. De tar sikte dels på basindustriernas behov, dels på behoven hos den övriga godstrafiken i södra Sverige.

Prio 3. Flera investeringar som föreslås i prio 3 är av omfattande karaktär. Dessa har potential att i grunden påverka hur godstransporterna sker och vilka konsekvenser dessa har för näringslivets struktur och konkurrenskraft, samt effekterna av transporter ur ett hållbarhetsperspektiv. En stor men potentiellt mycket betydelsefull investering är elektrifiering av godsnetet på väg. En sådan måste givetvis föregås av tester för att säkerställa funktion och lönsamhet.

Storstadspaket

Kapacitetssituationen i storstäderna bedöms bli speciellt problematisk. Därför har Trafikverket tagit fram separata storstadspaket för de tre storstadsregionerna. För att paketen ska bli effektiva är de sammansatta av samverkande åtgärder. De styrmedel som ingår i utvecklingsnivå låg bedöms vara nödvändiga för att på kort sikt motverka flera av de allvarligaste kapacitetsproblemen. Flera av åtgärderna kräver mer samordning eller inslag av skatter och avgifter för att de ska leda till ett effektivare utnyttjande av systemet. Styrmedel kommer att vara en viktig del i lösningarna även på längre sikt, men det kommer också att krävas större investeringsåtgärder. Genom en utvecklad samhällsplanering kan man skapa förutsättningar för ett effektivare resande med kollektivtrafik med hög kapacitet.



Paket Stockholm

I Stockholmsområdet krävs dels snabba åtgärder som kan ge effekt under de kommande tio åren, dels åtgärder för att förhindra att eftersläpningen i infrastrukturens utveckling fortsätter. Paketet omfattar åtgärder i steg 1 till 4 för Stockholm och kringliggande större städer i Mälardalen samt Norrköping och Linköping.

Utvecklingsnivå låg

Utvecklingsnivå låg omfattar åtgärder som ska leda till effektivare utnyttjande av infrastrukturen som bland annat åtgärder på Mäljarbanan, trimningar av det övergripande vägnätet och utvecklade styrmedel. Genom underhålls- och driftåtgärder tillvaratas redan gjorda investeringar och antalet trafikstörande fel kan långsiktigt minskas. Tågtrafiken kan utökas och restiden minska genom att tågens körtider jämnas ut, till exempel Stockholm–Västerås och Linköping–Norrköping. Kollektivtrafiksatsningar inriktas på att skapa en rimlig framkomlighet för busstrafiken och vissa satsningar på snabbusslinjer (BRT). Tillgängligheten för cykel kan öka genom en relativt stor utbyggnad av regionalt sammanhängande cykelvägar. Utvecklingsnivå låg innehåller också åtgärder för att öka andelen kollektiva resor till Arlanda och därmed undvika begränsningar i flygtrafiken.

Utvecklingsnivå hög

Prio 1. Åtgärderna ger en möjlighet att klara den förväntade resandeökningen med kollektivtrafik inom Stockholms län och mellan länen i Mälardalen. Tågtrafiken mellan Norrköping och Linköping kan anpassas efter olika önskemål med olika uppehållsbild, och restiden kan minska avsevärt. Kommunerna Nacka och Värmdö får effektiv kollektivtrafik genom en ny tunnelbaneförbindelse som ökar tillgängligheten till Stockholm samt bland annat arbetsplatstäta områden i Solna och Sundbyberg. Om försöket med pendelbåtar slår väl ut kan de utvecklas och ge ökad tillgänglighet för resenärer som har resvägar tvärs över Stockholms fjärdar.

Prio 2. Åtgärderna fullföljer satsningen på kollektivtrafik med hög kapacitet som bedöms kunna få en viktig roll för regionens trafikförsörjning. Det omfattar bland annat utökad spårtrafik mot nordost för kommunerna Täby, Vallentuna och Österåker. Därigenom minskar också trycket på vägtrafiken. Genom att hela Ostlänken byggs ut kortas restiderna från Stockholmsområdet och Linköping/Norrköping till Nyköping och Skavsta, samtidigt som Östergötland knyts tätare till den gemensamma funktionella arbetsmarknaden i östra Mellansverige. Kompletteringar av vissa vägar som gränsar till Förbifart Stockholm kommer att minska köbildningen i trafiklederna på övergripande vägar i ytterområdena. Ökad kapacitet på Arlandabanan öppnar för att göra flygplatsen och dess arbetsplatser än mer regionalt tillgängliga.

Prio 3. Åtgärderna ger ny infrastruktur som kan ta hand om flödena i vägnätet och skapa förutsättningar att minska de omfattande och svårhanterade köerna på Södra länken och Värmdöleden (väg 222). Det som skapar denna möjlighet är en östlig förbindelse i vägnätet tillsammans med förstärkningar norrut och österut samt utvecklade styrmedel. Tågtrafiken mellan Stockholm och Uppsala förstärks ytterligare genom fler avgångar, kortare restider och fler tillgängliga stationer. Det leder till en tätare knuten arbetsmarknad.

Paket Göteborg

Paketet omfattar ett geografiskt område inom cirka 10 mils radie runt Göteborg. Det innefattar en halvcirkel begränsad av Uddevalla, Borås och Varberg.

Införandet av trängselskatt i kombination med satsningen på kollektivtrafik i Göteborg innebär att efterfrågan på möjligheter att pendla med tåg kommer att öka. I dag konkurrerar pendeltågen om den begränsade spårkapaciteten in mot Göteborg med bland annat godstågen till Göteborgs hamn. För att de spårburna person- och godstransporterna in mot Göteborg ska kunna utvecklas krävs både mindre trimningsåtgärder i järnvägssystemet inom de närmaste åren och större spårutbyggnader på lite längre sikt. Åtgärder behöver också genomföras på det övergripande vägsystemet i Göteborg. Framför allt infartslederna och vissa trafikplatser är hårt belastade. På kort sikt behövs trimningsåtgärder och satsningar på kollektivtrafiken. På lite längre sikt behövs även större ombyggnader för att uppnå en omfördelning från de centrala delarna ut mot kringfarterna, framför allt av tunga transporter.

Utvecklingsnivå låg

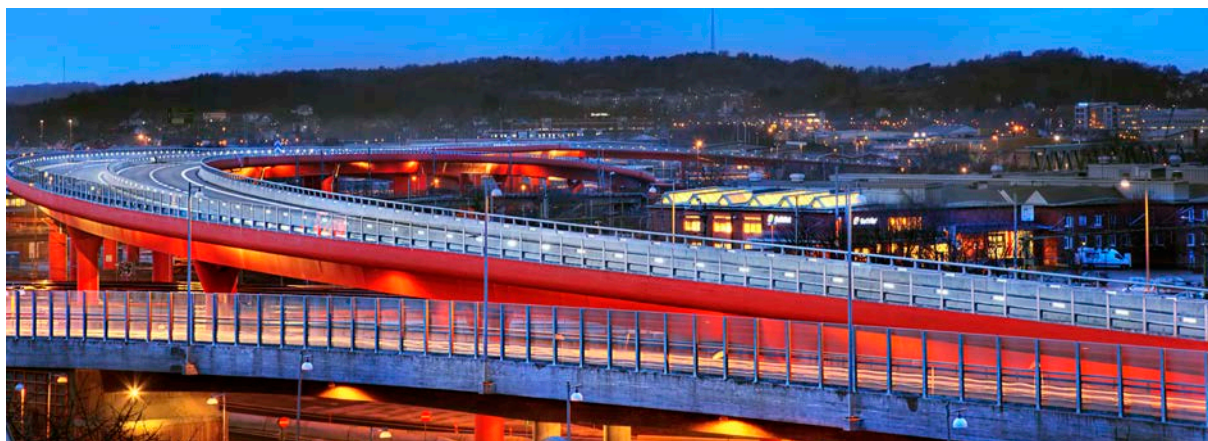
Utvecklingsnivå låg omfattar åtgärder som möjliggör att de belastade spåren på Västra stambanan och Väst kustbanan in mot Göteborg utnyttjas effektivare genom utjämnade körtider. Det medför att trafiken kan utökas så att fler tåg gör uppehåll på de större stationerna. Utjämnade körtider krävs också för att kunna köra den nya pendeltågstrafiken Älvängen–Göteborg i kombination med annan tågtrafik. Det akuta behovet av uppställningsspår i Göteborgsområdet tillgodoses också i denna nivå. Trimningsåtgärderna på vägsidan är inriktade på att förbättra framkomligheten på de belastade infartslederna in mot Göteborg på relativt kort sikt.

Utvecklingsnivå hög

Prio 1. Nivån innebär bland annat att kollektivtrafikförsörjningen förbättras avsevärt mellan regionens två största städer, Borås och Göteborg, och till Landvetters flygplats. Regional- och pendeltågen får genom förlängda plattformar möjlighet att utöka antalet sittplatser. Denna nivå innebär också en satsning på en av Göteborgs kringfarter, E6.20 Söder-västerleden etapp 2. Åtgärder på denna behövs, eftersom trafikbelastningen på Göteborgs kringfarter sannolikt kommer att öka då trängselskatten införs. För att öka kapaciteten i kollektivtrafiken krävs även att de mest angelägna spårvägsutbyggnaderna genomförs.

Prio 2. Nivån innebär bland annat fortsatt utbyggnad av kapaciteten på Västra stambanan närmast Göteborg samt utbyggnad av dubbelspår hela sträckan Göteborg–Landvetter–Bollebygd. Det medför att tågtrafiken kan utökas ytterligare.

Prio 3. Denna nivå innebär bland annat att dubbelspårutbyggnaden Göteborg–Borås slutförs. Det skapar förutsättningar för en kraftfull utveckling av regionaltågstrafiken, vilket medför betydande restidsminskning.





Paket Malmö

Den starka befolkningstillväxten i Öresundsregionen och utbyggnaden av regional tågtrafik medför att kapaciteten inte räcker för att tillgodose efterfrågan. Även på vägnätet förväntas trängselproblemen öka. En särskild utmaning är att samtidigt klara framkomligheten för den omfattande transittrafiken, på både väg och järnväg. Paketet omfattar Skåne län.

Utvecklingsnivå låg

Utvecklingsnivå låg innehåller främst åtgärder för att trimma och använda befintlig infrastruktur mer effektivt. Således ingår effektivare utnyttjande på de hårt belastade järnvägssträckorna Hässleholm–Lund och Helsingborg–Lund genom utjämnade körtider. Det medför möjlighet att utöka trafiken så att fler tåg gör uppehåll vid de större stationerna. Paketet innehåller också mindre åtgärder för att den genomgående godstrafiken längs Västkustbanan ska kunna köra med full tåglängd och gå den kortaste vägen via Åstorp–Teckomatorp. Det ingår också några mindre åtgärder för effektivare lokal och regional persontrafik på järnväg. På vägnätet ingår åtgärder för att förbättra framkomligheten genom åtgärder i trafikplatser och andra korsningar, särskilt inriktade på busstrafikens framkomlighet. Trängselskatt föreslås utredas i Malmö.

Utvecklingsnivå hög

Prio 1. Åtgärderna på nivån prio 1 leder till att tågtrafiken får bättre robusthet på de mest belastade järnvägssträckorna. En viss utökning kan också ske. Åtgärder på E6 för att klara den genomgående godstrafiken ingår.

Prio 2. Åtgärderna på nivån prio 2 stärker de tyngsta järnvägstråken, och den regionala tågtrafiken kan utökas till bland annat Lomma och Svalöv. Paketet innehåller åtgärder för att öka kapaciteten på Södra stambanan och Västkustbanan, vilket gynnar utvecklingen av både lokal och långväga trafik. Dessutom ingår den tredje och sista etappen för att få ett funktionellt godsstråk genom Skåne.

Prio 3. Åtgärderna på nivån prio 3 innehåller ökad kapacitet över Öresund, då Öresundsbron inte klarar den förväntade trafikökningen. En ny fast förbindelse stärker integrationen i Öresundsregionen och avlastar transportsystemet i Malmöområdet. En ny järnväg Malmö–Staffanstorps–Sjöbo–Tomelilla–Simrishamn (Simrishamnsbanan) medför kraftigt minskade restider för många pendlare.

Persontransportpaket

Persontransportpaketet omfattar långväga och regional persontrafik exklusive storstad. Det krävs åtgärder för att upprätthålla och förbättra kvaliteten för långväga och regionala persontransporter. Det gäller såväl för att knyta ihop de tre storstadsregionerna som för att ge goda förutsättningar för regional utveckling utanför dessa. Järnvägssatsningarna är inriktade på de stråk som har högt resandeunderlag. Höghastighetsbanor finns inte med, men Ostlänken och Göteborg–Borås kan komma att ingå i en framtida höghastighetsbana. För det långväga resandet är det viktigast att säkerställa ett rimligt utbud, god kapacitet och rimliga restider för affärsresor och turistresor. För det regionala resandet är åtgärderna inriktade på effektiv och attraktiv arbetspendling.

Utvecklingsnivå låg

I denna nivå finns några åtgärder för att öka marknadsandelen för långväga busstrafik efter ostkusten i Småland. Sträckan Norrköping–Linköping behöver åtgärdas snabbt, eftersom den utgör en flaskhals för såväl regional som nationell spårtrafik. I övrigt behövs åtgärder på stråk med omfattande trafik för resor till besöksnäringens större destinationer.

Utvecklingsnivå hög

Prio 1. Med denna nivå kan kapaciteten förbättras så att tågrestiderna kan komma tillbaka till de restider som fanns kring år 2000. Det innebär cirka 3 timmar och 10 minuter Stockholm–Sundsvall, cirka 2 timmar och 20 minuter Stockholm–Karlstad och ner mot fyra timmar på sträckan Stockholm–Malmö. Utöver detta föreslås vissa hastighetshöjande åtgärder. Kollektivtrafikförsörjningen mellan Göteborg och Borås och till Landvetters flygplats förbättras avsevärt. Kapacitetsförstärkning på sträckan Falun–Borlänge–Uppsala.

Prio 2. I denna nivå ingår hela Ostlänken, som innebär en väsentlig förbättring för pendlare Nyköping–Stockholm och för resande till Skavsta flygplats. Det innebär också att Norrköping–Linköpingsregionen knyts väsentligt närmare den växande arbetsmarknadsregionen i Stockholm. Dessutom färdigställs sträckan Göteborg–Borås.



Klimatpaketet

Teknikutveckling, styrmedel och fysisk planering mot ett mer transportsnålt samhälle är avgörande för om transportsektorn kan nå klimatmålen. Därför har ett klimatscenario tagits fram som innehåller en målbild där klimatmålen nås. Klimatscenariot omfattar också vilka åtgärder och styrmedel som krävs för att nå denna målbild. Övergripande handlar det om ett avgörande vägval i svensk klimat- och transportpolitik. Nedan redovisas ett mer specifikt klimatpaket med infrastrukturåtgärder och vissa styrmedel som bidrar till klimatscenariot. Observera dock att dessa åtgärder ensamma är långt ifrån tillräckliga för att nå klimatmålen, det behöver kompletteras med de ytterligare åtgärder och styrmedel som föreslås i klimatscenariot. Generellt kan sägas att delar av de utvecklingspaket som beskrivits tidigare avseende storstäder, gods- och persontransporter stödjer en utveckling mot begränsad klimatpåverkan. Istället för att räkna upp alla dessa åtgärder igen beskriver vi skillnaderna jämfört med dessa paket. En utveckling enligt klimatscenariot kommer kräva en omprövning av väginvesteringar samtidigt som behovet av åtgärder för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken och godstransporter på järnväg och i sjöfart kommer att öka. Det innebär att klimatpaketet har högre kostnader än övriga paket. Fokuseringen på kollektivtrafik gör också att fler av de insatser som föreslås ligger inom kommuners och regioners ansvarsområden. Satsningen på kollektivtrafik, gång, cykel och samordnade godstransporter i staden förutsätter därför en ökad statlig medfinansiering.

Utvecklingsnivå låg

Denna nivå innefattar huvuddelen av åtgärderna i motsvarande nivå för storstadsområdena, persontransporterna och godstransporterna. Satsningar på kollektivtrafik behövs även i och kring tätorter utanför storstäderna. Ytterligare fokus läggs på kollektivtrafik, framförallt buss och BRT samt gång- och cykelvägnet. Trängselskatter i storstäderna, körfält som lyfts från bil till kollektivtrafik, minskat antal parkeringsplatser och högre avgifter används som styrmedel. Ytterligare fokus läggs på styrmedel och åtgärder för att öka attraktiviteten hos godstransporter inom sjöfarten. Citylogistiken utvecklas genom transportsnåla omlastningspunkter, samordning av varudistributionen och styrning av trafiken.

Utvecklingsnivå hög

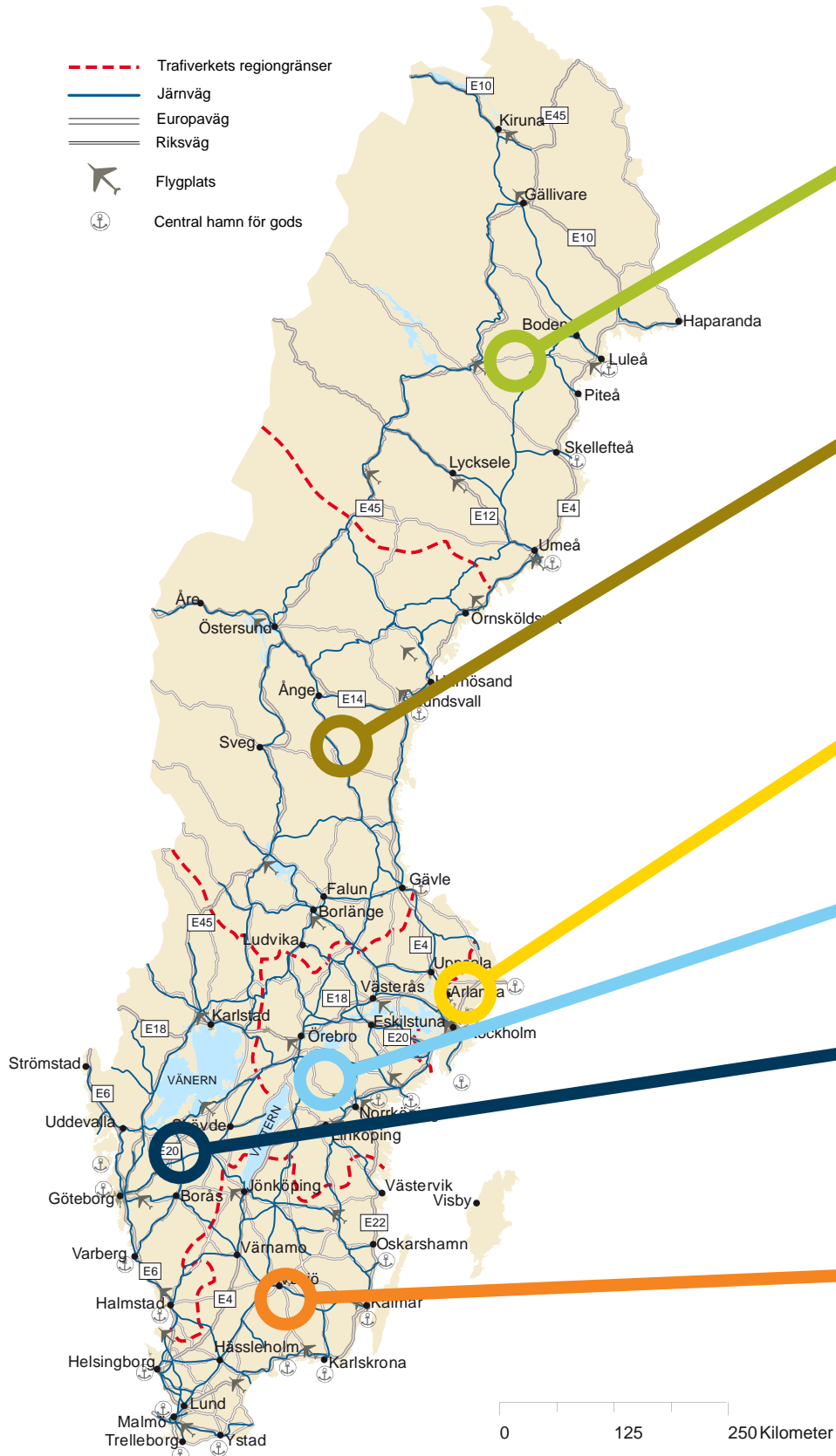
Prio 1. På denna nivå beskrivs ytterligare utbyggnad av elektrifierade BRT-system i kombination med lokalbussar för att få god täckning. Medel för utökad vägkapacitet satsas istället på kollektivtrafik, gång och cykel samt för godstransporter på järnväg. På denna nivå bör också klimatpaketet kombineras med paket inom samhällsbyggnad för att förtäta och bygga om områden i städerna så de blir mer transportsnåla. Kraftfulla åtgärder behövs för att öka kapaciteten och tillåta längre, tyngre, bredare godstransporter på järnväg med minskade transporttider. För att frigöra ytterligare kapacitet på järnväg behövs åtgärder som främjar godstransporter med sjöfart. Satsningarna i godstransportpaketet behöver då kompletteras. De samordnade godstransporterna i städerna stärks och elektrifieras på denna nivå.

Prio 2. På denna nivå kan spårväg övervägas som alternativ till elektrifierad BRT i särskilt kapacitetskrävande sträckningar. Jämfört med övriga paket kan nya vägförbindelser prioriteras bort samtidigt som nya tågförbindelser till flygplatser blir lägre prioriterade än i övriga paket när flygtrafiken inte antas öka. Ytterligare investeringsutrymme ger också utrymme för ytterligare kapacitetsutbyggnader av järnvägen med fokus på storstäder och långväga godstrafik.

Prio 3. På denna nivå kan tunnelbana övervägas som alternativ till elektrifierad BRT och spårväg i särskilt kapacitetskrävande sträckningar. Inte heller på denna nivå återfinns nybyggnation av vägar. Ytterligare investeringsutrymme används istället för förstärkning av kollektivtrafiken samt godstransporter på järnväg och sjöfart. En elektrifiering av vägnätet inleds också på denna nivå.

Åtgärdsförslagen till 2025 fördelade per region

De åtgärder i de olika utvecklingspaketen som har en geografisk tillhörighet visas på kartan nedan. Detta oavsett vilket paket de ingår i. Regionindelningen utgår från Trafikverkets regioner. Åtgärderna är exempel och är framför allt de som ingår i utvecklingsnivå låg samt prio 1 i utvecklingsnivå hög. I samtliga regioner ingår åtgärder för drift, underhåll och reinvestering för väg och järnväg.



Region Nord

- Effektivare järnvägstrafik på Stambanan genom övre Norrland och Botniabanan genom mer enkelriktning av godstrafiken så banorna fungerar mer som ett dubbelspår
- Utred möjligheten att använda Inlandsbanan för omledning
- Tillåta längre och tyngre fordon i vissa relationer, ett exempel på detta är ETT- projektet
- Värme i ett körfält vid stigning på det strategiska godsnätet
- Bärighet och erforderlig breddning på det för näringslivet prioriterade vägnätet inklusive väg mellan Pajala och Svappavaara
- Ökad kapacitet i form av förlängda mötesstationer och nya mötesspår på Malmbanan
- Ökad kapacitet Umeå-Boden
- Breddning och ökad standard på delar av E10

Region Mitt

- Effektivare järnvägsdrift på Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan genom mer enkelriktning av godstrafiken så banorna fungerar mer som ett dubbelspår
- Spårbyte och ökad axellast på sträckan Nyland-Långsele möjliggör omledning av gods från Botniabanan
- Generella åtgärder på de starka stråken för turistdestinationer
- Bärighets- och kapacitetsåtgärder på järnväg för gruvnäringen
- Elektrifiering av spår till Gävle hamn för att möta industrins ökade transportbehov
- Gävle-Falun/Fagersta-Frövi, ökad kapacitet
- Ostkustbanan Gävle-Sundsvall, första dubbelspårsetapp
- Åtgärder för ny kapacitet på Dalabanan

Region Stockholm

- Utvecklad trängselskatt (indexuppräknings och på Essingeleden)
- Effektivare storstadslogistik, åtgärdssatsningar för varuförsörjning och distributionstrafik
- Utbyggnad av cykelstråk för ett sammanhållande nät
- Trimningsåtgärder väg och järnväg, till exempel infartsleder, trafikplatser, rampstyrning, plattformar
- Riktade satsningar på kapacitetsstark kollektivtrafik, till exempel BRT och tunnelbana (Nacka) samt utbyggnad av infartsparkeringar
- Insatser för att få full effekt av Citybanan
- Åtgärder för att förbereda vägsystemet för Förbifart Stockholm
- Kapacitetshöjande åtgärder i farleden Landsort-Södertälje
- Säkra Arlandas kapacitet med hänsyn till utsläppstaket
- Effektivisering av omloppsnära uppställning och kapacitet för depåanslutningar
- Mälarbanan, två nya spår Tomtebodavägen-Barkarby (Citybaneavtalet)

Region Öst

- Utjämnade hastigheter Norrköping-Linköping-Mjölby
- Mindre åtgärder i farleden vid Hargshamn för effektivare malmtransporter
- Bärighets- och kapacitetsåtgärder på järnväg för gruvnäringen, bland annat Rekarne-Eskilstuna-Flen
- Utbyggnad av kapacitet på järnvägen mellan Hallsberg och Laxå
- Hallsberg-Degerön ytterligare etapp för dubbelspår
- Ostlänken Etapp 1 Linköping-Norrköping för att förbättra kapacitet och transportkvalitet
- Farledsåtgärder Klintehamn och Oxelösund

Region Väst

- Utjämnade hastigheter Alingsås/Älvängen/Kungsbacka-Göteborg
- Förlängning av plattform- och uppställningsspår
- Trimning och förbättring av till exempel vägar, ramper, busskörfält, reversibla körfält, ytterligare körfält
- Åtgärder på rangerbangården i Sävenäs som nått sin tekniska livslängd
- Nytt dubbelspår Mölnlycke-Landvetter-Bollebygd
- Olskroken, planskild spårkorsning (förberedelse för Västlänken)
- Etapp 2 kapacitetsåtgärder Skövde-Göteborg
- Farledsåtgärder Trollhätte kanal, Uddevalla och Luröleden
- Ökad kapacitet Laxå-Arvika
- E6.20 Söder-Västerleden etapp 2

Region Syd

- Bättre användning av järnvägskapacitet Hässleholm/Helsingborg-Lund-Malmö
- Tillägg av additionskörfält mellan trafikplatser, Jönköping och Lund och ytterligare körfält på E6 Alnarp-Löddeköpinge
- Trimning och förbättring av till exempel vägar, ramper och busskörfält i Malmö, Lund och Helsingborg
- Samtidig infart och hastighetsanpassning, sträckan Sandhem-Nässjö
- Kraftförsörjningsåtgärder för ökad trafik på Trelleborgsbanan
- Skånebanan anpassning till 160 km/tim
- Utredning av trängselavgift för Malmö stad
- Sydostlänken, upprustning och ny bana Älmhult-Olofström-Karlshamn
- Utbyggnad till fyra spår Flackarp-Lund C
- Farledsåtgärder Trelleborg, Kalmar, Karlskrona
- Godsstråket genom Skåne, ökad kapacitet Åstorp-Teckomatorp och Kävlinge-Arlöv

Finansiering

Finansiering av föreslagna utökade åtgärder 2012-2021

I rapporten redovisas förslag till utökade åtgärder inom gällande planperiod. Tillkommande kostnader för utökningarna samt förslag till finansiering av dessa redovisas nedan.

Åtgärds-kostnader 2012-2021	
miljoner kronor	
Behov av ramökningar	
Föreslagen ramökning järnväg	
Drift och underhåll inkl reinvestering	23 300
Trimning	2 000
Investering	12 725
S:a föreslagen ramökning	38 025
Föreslagen ramökning väg	
Drift och underhåll samt bärighetsåtgärder	12 767
Trimning	3 100
S:a föreslagen ramökning	15 867
Summa behov ramökning	53 892
Finansiering	
Höjd banavgift omfördelas till Drift och underhåll	
Drift och underhåll inkl reinvestering	7 950
Investering	-7 950
Nettoeffekt banavgiftshöjning	0
att finansiera genom Trafikverkets effektivisering	10 950
Återstår att finansiera med tillskott av anslag eller lån	42 942

Tabell 4: Åtgärds-kostnader 2012-2021.

Förslag till finansieringsformer i ett långsiktigt perspektiv

Finansieringssätten bör väljas och formas så att de stödjer ett trafikslagsövergripande synsätt, ändamålsenliga åtgärdsval och ett effektivt genomförande av beslutade åtgärder. Följande riktlinjer föreslås:

Förvaltning (drift, underhåll, reinvestering och trimning) finansieras genom statliga anslag och brukaravgifter med en långsiktig inriktning mot en ökande andel brukarfinansiering.

Investeringar finansieras med statliga anslag kompletterat med kommunal och privat medfinansiering. Startade investeringsprojekt ska ha en säkrad totalfinansiering så att genomförandet kan ske på ett effektivt sätt.

Medfinansiering från den kommunala sektorn är främst aktuell inom områden där de statliga och kommunala intressena berör och griper in i varandra som det beskrivits i utredningsrapporten "Medfinansiering av transportinfrastruktur" (SOU 2011:49). Naturligen avser huvuddelen av den kommunala medfinansieringen storstadsområdena och de större städerna.

Medfinansiering från näringslivet är främst aktuell då företag har särskilda funktionskrav som är dimensionerande för transportinfrastrukturen och vid etablering av anslutningar till statens infrastruktur (terminaler, hamnar, industrispår med mera). Investeringsåtgärder som syftar till att effektivisera driften av transportinfrastrukturen bör finansieras genom upplåning.

Särskilda finansieringsupplägg kan krävas för stora och komplexa investeringsprojekt.

Kostnader för åtgärdsförslag 2022-2025

Kostnaderna för förvaltning av transportinfrastrukturen 2022-2025 har beräknats enligt följande.

Förvaltningskostnader 2022-2025			
miljoner kronor			
Förvaltning	2022-2025		
	totalt	per år	2021
Järnväg			
Trafikledning och drift	7 600	1 900	1 900
Underhåll och reinvestering	25 200	6 300	6 300
Trimning	2 600	650	600
Totalt Järnväg - Förvaltning	35 400	8 850	8 800
Väg			
Drift och underhåll samt bärighet	48 700	12 175	11 610
Trimning	3 400	850	830
Totalt Väg - Förvaltning	52 100	13 025	12 440
Totalt Förvaltning	87 500	21 875	21 240

Tabell 5: Förvaltningskostnader 2022-2025.

Det krävs 13 300 miljoner kronor för att under perioden 2022-2025 fullfölja de investeringsprojekt som inte beräknas vara färdigställda vid utgången av år 2021.

För att ytterligare utöka kapaciteten krävs investeringar i ny och uppgraderad infrastruktur. Identifierade möjliga investeringsåtgärder har grupperats i följande åtgärds paket grupperats i storstadspaket för Stockholm, Göteborg och Malmö samt ett godspaket och ett persontrafikpaket för övriga landet.



Nya investeringsåtgärder 2022-2025 i linje med långsiktig inriktning mot 2050		Uppskattad totalkostnad miljoner kronor		
Paket	Utvecklingsnivå			
Stockholm	Låg	4 700	-	5 400
	Hög Prio 1	14 400	-	16 600
	Hög Prio 2	25 800	-	27 800
	Hög Prio 3	15 900	-	17 900
Göteborg	Låg	800	-	1 000
	Hög Prio 1	10 000	-	10 200
	Hög Prio 2	7 300	-	7 600
	Hög Prio 3	5 200	-	5 300
Malmö	Låg	900	-	1 500
	Hög Prio 1	900	-	1 100
	Hög Prio 2	8 800	-	9 000
	Hög Prio 3	42 000	-	44 000
Gods	Låg	2 800	-	3 300
	Hög Prio 1	4 000	-	4 500
	Hög Prio 2	20 600	-	22 600
	Hög Prio 3	40 500	-	42 500
Persontransport	Låg	100	-	100
	Hög Prio 1	11 700	-	13 700
	Hög Prio 2	40 800	-	43 200
	Hög Prio 3	1 900	-	2 100

Tabell 6: Nya investeringsåtgärder per paket, 2022-2025.

I tabellen redovisas uppskattade kostnadsintervall för de olika paket av investeringsåtgärder som beskrivs i rapporten. Angivna belopp avser åtgärdernas totalkostnader oberoende av finansieringssätt. Statlig medfinansiering till kommunala investeringar (exempelvis tunnelbana) är inte inräknad. Några stora investeringsåtgärder ingår i flera paket. Detta gäller Helsingborg–Helsingör (Malmö och Gods), Norrbotniabanan



(Gods och Persontransport) samt Ostlänken (Stockholm och Persontransport). Paketerna ska därför inte summeras. Inom paketen avser redovisade värden de kostnader som tillkommer för respektive högre prioritetsnivå. De angivna paketkostnaderna avser totalkostnader för de åtgärder som ingår i paketen. De angivna åtgärderna kan påbörjas och till del slutföras under perioden 2022–2025.

Kostnaden för klimatpaketet är i grunden samma som om paketen för storstad, persontransporter och godstransporter skulle genomföras samtidigt. Inom paketen görs en omfördelning från satsningar på väg till kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och samordnade varustransporter. Alla satsningar måste samordnas väl och kombineras med transportsnål fysisk planering och kostnadseffektivitet. Utöver detta krävs ett stort antal styrmedel som föreslås i klimatscenariot. Till detta ska också läggas merkostnader för elektrifiering av det strategiska godsnätet.

Kostnader för åtgärdsförslag 2026–2050

Uppskattningar har gjorts av de framtida kostnaderna för förvaltningen (trafikledning, drift, underhåll och reinvestering) av järnvägs- och väganläggningarna baserat på ett antal olika utvecklingsstrategier. Detta indikerar genomsnittliga årskostnader för vägnätet på mellan 12,8 och 13,0 miljarder kronor samt för järnvägsnätet på mellan 10,7 och 11,1 miljarder kronor. Dessa kostnader kommer att vara successivt ökande under perioden som följd av ökande trafikvolymer.

Föreslagen nivå för trimningsåtgärder innebär kostnader på cirka 1,5 miljarder kronor per år.

Behovet av medel till investeringar efter 2025 beror naturligtvis på hur stor del av de beskrivna investeringsåtgärderna för perioden 2022–2025 som har genomförts. Utöver de investeringspaket som kan påbörjas före 2026 har en betydande volym ytterligare kapacitetshöjande åtgärder identifierats. Av dessa utgör enligt förslaget en volym på cirka 7 miljarder kronor en basnivå som skulle innebära en successivt anpassa transportsystemet med smärre åtgärder allt eftersom de mest akuta behoven uppstår och att avstå från stora satsningar. Ett sådant basalternativ skulle innebära en betydligt lägre investeringsnivå än i dag.

För en kraftfull kapacitetsförstärkning finns därutöver åtgärder för sammanlagt cirka 350 miljarder kronor. En översiktlig kartläggning av vilka investeringar som skulle krävas för att bygga bort kapacitetsbristen vid en trafiktillväxt enligt resultaten av trafikprognoserna. Kostnaderna har uppskattats enligt regionala och nationella framtidsbilder om hur transportsystemet behöver utvecklas utifrån förväntad efterfrågan på transporter.

Medelsbehovet för de beskrivna åtgärderna illustreras i följande bild.

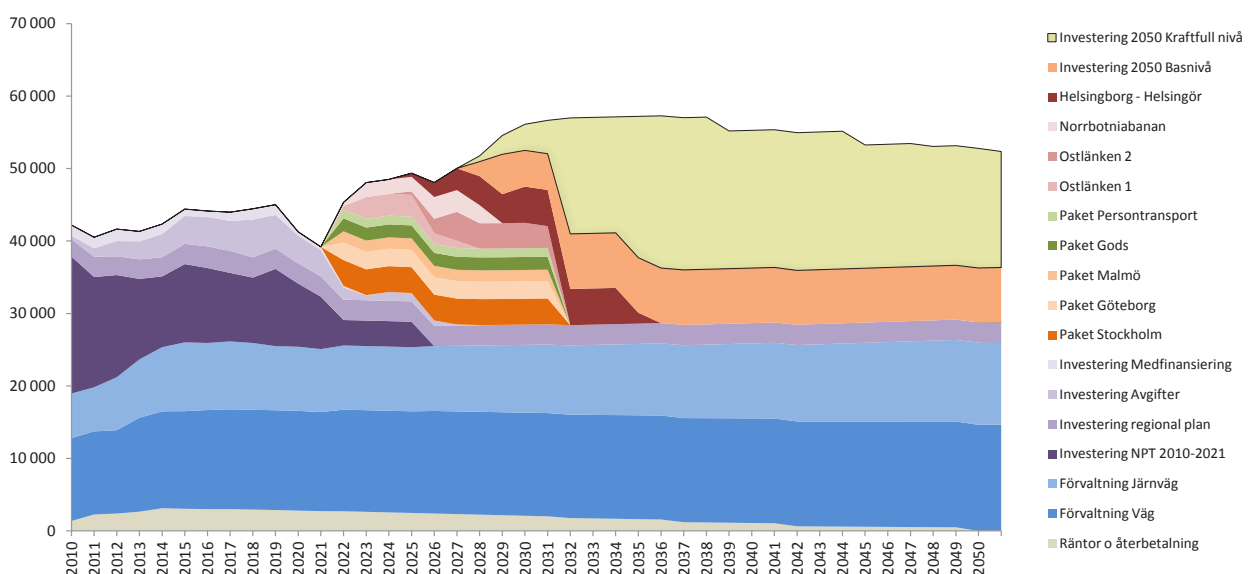


Diagram 6: Kostnader för åtgärdsförslag 2026–2050, miljarder kronor.

Finansiering av föreslagna åtgärder 2022–2050

Den huvudsakliga finansieringen utgörs av statliga anslag. Den del av förvaltningskostnaderna som finansieras med brukaravgifter bör successivt öka. Banavgifterna beräknas kunna bidra till finansieringen med cirka 2,5 miljarder kronor per år. Trafikverkets interna effektivisering bedöms kunna bidra till finansieringen med cirka 2 miljarder kronor per år.

Produktiviteten i anläggningsbranschen bedöms kunna utvecklas så gynnsamt att de ekonomiska ramarna inte urholkas på det sätt som sker i dag genom gapet mellan anslagsuppräknning med nettoprisindex och index i anläggningsbranschen.

Möjligheten till medfinansiering av investeringar från den kommunala sektorn och från näringslivet bör prövas fortlöpande.

För de stora och komplexa investeringsprojekten föreslås särskilda utredningar och förhandlingar för att säkra ändamålsenliga finansieringslösningar för de enskilda projekten (inkluderande medfinansiering från externa parter).

Reflektioner från hearingar och remiss

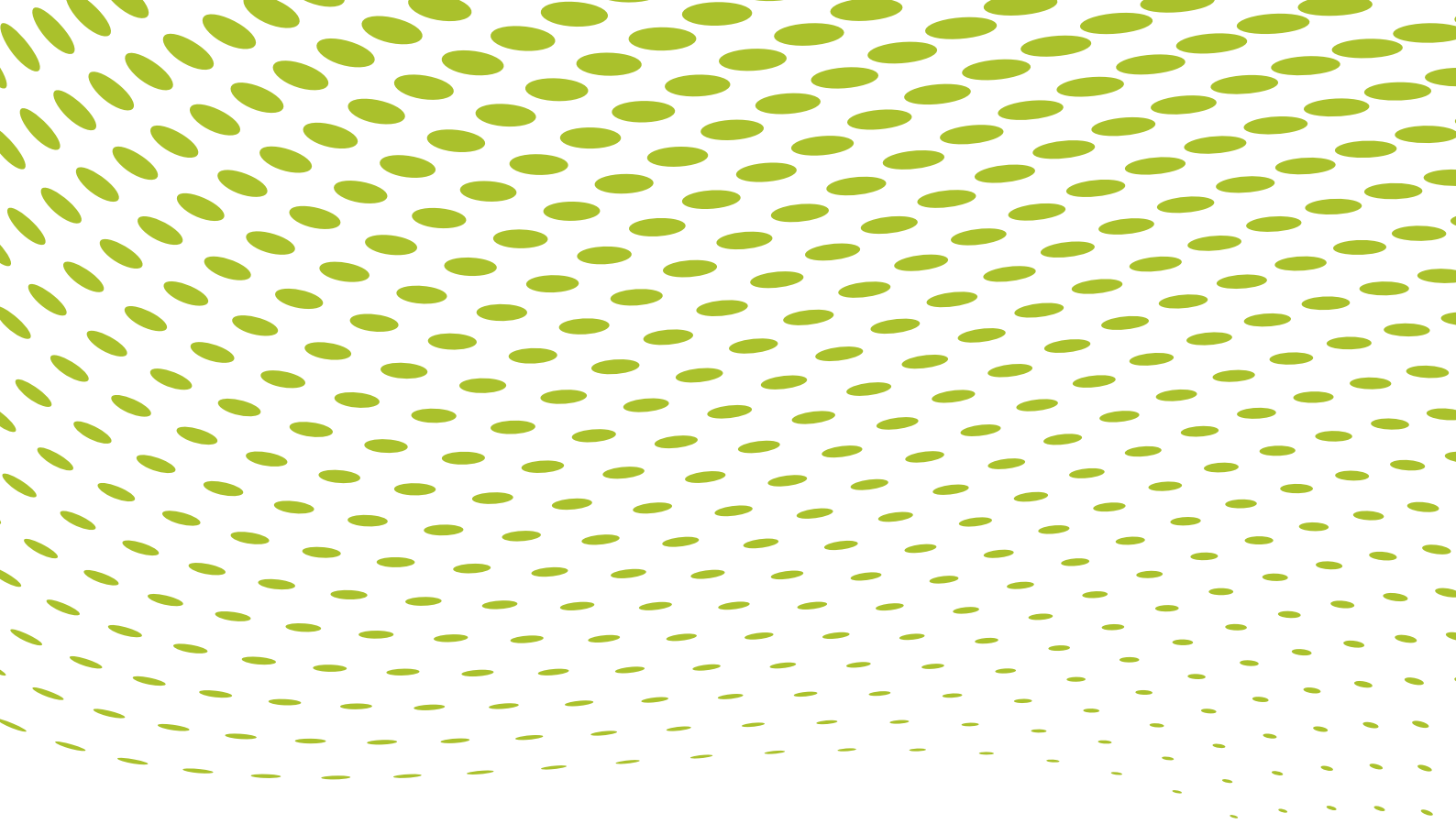
Trafikverket har under hela arbetet med kapacitetsutredningen strävat efter en öppen dialog om utredningen och har genomfört flera nationella och regionala hearingar om kapacitetsutredningen. Kapaciteten och effektiviteten i transportsystemet är frågor som engagerar. Många intressenter har framfört att de är positiva till det trafikslagsövergripande angreppssättet och utgångspunkten i fyrstegsprincipen. De behov och brister som förs fram av utredningen bekräftas, och ytterligare behov av kapacitetsförbättringar och förbättrade förbindelser lyfts fram. Samtidigt finns en viss oro för att kapacitetsutredningen med sitt fokus på kapacitet och effektivitet är för smal som underlag för en kommande infrastrukturproposition. Man anser att utredningen inte tar tillräcklig hänsyn till frågor som möjligheter att uppfylla klimat- och miljömål och potential för regional utveckling och trafiksäkerhet.

Styrmedel uppfattas som ett naturligt inslag för att styra mot en effektiv användning av transportsystemets kapacitet. Samtidigt efterfrågas ökade kunskaper och mer information om vilka effekter olika styrmedel har. Utblicken till 2050 har väckt diskussioner om vilken utveckling vi går mot och vilken utveckling vi vill ha. Frågor har ställts om på vilket sätt utblicken till 2050 påverkar Trafikverkets förslag till prioriteringar fram till 2025 och hur till exempel kopplingen mellan klimatmål och åtgärder ser ut. Trafikverket har därför i slutversionen kompletterat förslagen i remissversionen med ett klimatpaket som beskriver vilka infrastrukturåtgärder som bör genomföras eller påbörjas till 2025 för att bäst stödja en utveckling mot klimatmålen. Det svenska transportsystemet är en del i ett internationellt system. Efterfrågan är stor på att ta hänsyn till det vid planering och prioritering av infrastrukturåtgärder och även vid överväganden om styrmedel. Den svenska planeringen behöver ha särskilt god inblick i vad som händer i våra grannländer, både i Norden och på andra sidan Östersjön. Transportsystemets centrala roll för att upprätthålla och stärka näringslivets konkurrenskraft har betonats. Det gäller inte minst vikten av robust infrastruktur och tillgång till omlastningspunkter och hamnar för industrins godstransporter, men även utvecklingsinsatser som tillgodoser besöksnäringens behov. Från flera håll framförs att investeringar främst för järnväg inte är tillräckliga för att möta de behov som finns både för persontrafik och för gods.

Trafikprognoserna har kommenterats livligt både under hearingar och i remissvaren. Utgångspunkterna för prognoserna, bland annat befolkningsfördelning och energipris har ifrågasatts. Det har också uttryckts tveksamhet till att Trafikverket utgår från prognoser som uppenbarligen inte är förenliga med klimatmålen. Trafikverket har därför i slutversionen förtydligat att prognosresultaten inte uttrycker ett önskvärt tillstånd, utan bara visar hur trafikvolymerna kan komma att utvecklas om inga ytterligare styrmedel införs.

Det är tydligt att det finns konkurrens om utrymmet på spåren mellan såväl kortväga och långväga persontrafik som godstrafik och att denna konkurrens förväntas bli större framöver. Olika typer av lösningar har diskuterats och ökad separering av olika slags trafik är ett vanligt förslag. Öppenheten för att söka lösningar genom att olika trafikslag fyller olika funktioner har ökat, även om det i de flesta fall ännu ses som tillfälliga lösningar i väntan på utbyggnad av spårkapaciteten. Att de aktörer som påverkar varandra i transportsystemet är beroende av att samarbete har framgått tydligt vid de möten som genomförts. Det finns stor medvetenhet om att förändrade prioriteringar kan behövas i växande städer.

En mindre andel av remissvaren kommenterar uttryckligen frågan om höghastighetsbanor och Trafikverkets analysresultat. Flera av dessa remissvar förordar att höghastighetsbanor byggs på lång sikt och stödjer förslaget Ostlänken och Mölnlycke-Bollebygd som en första etapp. I några fall ifrågasätts den samhällsekonomiska kalkylen, men då både att den underskattar och överskattar nyttorna. Flera remissinstanser uttrycker behovet av ytterligare utredning innan något beslut kan tas.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon : 0771-921 921. Texttelefon:010-123 50 00

www.trafikverket.se