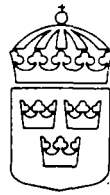


Regeringens skrivelse 1993/94:170



Investeringsplaner för infrastrukturen

Skr.
1993/94:170

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 24 mars 1994

Carl Bildt

Mats Odell
(Kommunikationsdepartementet)

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen lämnar regeringen en redogörelse för innehållet i de investeringsplaner som Banverket, Vägverket och länsstyrelserna har upprättat för perioden 1994–2003.

1	Bakgrund	3
2	Stomnätsplan åren 1994–2003	4
2.1	Omfattning av Banverkets upprättade stomnätsplan . .	4
2.2	Investeringar enligt Banverkets upprättade stomnätsplan i sammanfattning	6
2.3	Stomnätsplanens konsekvenser och effekter	8
2.4	Regeringens fastställelse	10
3	Nationell väghållningsplan åren 1994–2003	12
3.1	Omfattning av Vägverkets upprättade nationella väghållningsplan	12
3.2	Investeringar i stamvägnätet	13
3.3	Effekterna av åtgärderna på det nationella stamvägnätet	15
3.4	Regeringens godkännande	16
4	Investeringar i länstrafikanläggningar	17
5	Övrigt	19
5.1	En internationell utblick	19
5.2	Den fasta förbindelsen över Öresund	19
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 mars 1994	21

Efter förslag från regeringen beslutade riksdagen (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) i juni 1993 om en långsiktig inriktning av investeringar i trafikens infrastruktur. Mot bakgrund av riksdagens beslut uppdrog regeringen åt Banverket, Vägverket och länsstyrelserna att upprätta investeringsplaner för perioden 1994–2003.

Banverket, Vägverket och länsstyrelserna upprättade mot bakgrund av riksdagens beslut långsiktiga investeringsplaner vilka remissbehandlades under hösten 1993. Planerna har därefter reviderats mot bakgrund av inkomna synpunkter. Banverket och Vägverket redovisade slutliga förslag till investeringsplaner för regeringen i februari 1994. Länsstyrelserna har under våren 1994 överlämnat fastställda investeringsplaner för regeringens kännedom eller för fastställelse i de fall Vägverket och länsstyrelsen varit oense om innehållet i länstrafikanläggningsplanen. För riksdagens kännedom redovisar regeringen i denna skrivelse en sammanfattning av innehållet i trafikverkens infrastrukturplaner och länsstyrelsernas länstrafikanläggningsplaner. Skrivelsen redovisar även regeringens ställningstaganden.

Utbyggnaden av trafiksystemet måste ses i ett sammanhang. De investeringsplaner som nu redovisas för riksdagen är framtagna inom ramen för en gemensam och samordnad investeringsplaneringsprocess. Samtliga investeringsplaner, Banverkets stamnätsplan, Vägverkets nationella- och regionala väghållningsplaner samt länsstyrelsernas planer för investeringar i länstrafikanläggningar har remitterats samordnat. Kommuner och andra berörda myndigheter har således för första gången fått möjlighet att få yttra sig över investeringsplanerna vid ett och samma tillfälle. Planerade investeringar inom sjöfartens och luftfartens infrastruktur redovisade regeringen i budgetpropositionen tidigare i år.

Genomförandet av planerade investeringar ställer stora krav på olika myndigheter. Ett genomtänkt program för ett miljöanpassat trafiksystem i landets olika delar skall vara en viktig utgångspunkt för det långsiktiga arbetet för regional utveckling och förnyelse av trafikens infrastruktur. Regeringen har därför gett samtliga länsstyrelser i uppdrag att, bl.a. som en del i genomförandet av investeringsplanerna, upprätta en regional trafik- och miljöanalys till grund för en samhällsplanering som främjar utvecklingen av ett miljöanpassat transportsystem. Analysen skall redovisas till Boverket som har fått i uppdrag att utforma vägledning för länsstyrelsernas arbete. Boverket skall redovisa resultatet av länsstyrelsernas arbete till regeringen under hösten 1995.

Regeringen har i budgetpropositionen aviserat att den avser att senare redovisa ställningstaganden till hur åtgärder för ett långsiktigt bärkraftigt transportmönster skall utvecklas i den svenska samhällsplaneringen.

Regeringen har i budgetpropositionen även redovisat att Delegationen för prognos- och utvecklingsverksamhet (DPU) skall ges i uppdrag att analysera hur de olika transportslagen samt post och tele kan samspela i ett integrerat kommunikationssystem.

I syfte att underlätta genomförandet av investeringsplanerna avser regeringen vidare att ge berörda verk vissa uppdrag som bl.a. rör be-

handling av frågor om miljö, fysisk planering och hushållning med naturresurser vid infrastrukturplanering.

Resultatet av pågående och planerade utredningar kommer att ligga till grund för den kommande revideringen av investeringsplanerna.

Den kommande utbyggnaden av vägar och järnvägar ställer krav på andra delar av samhället för att kunna genomföras på planerat sätt och i avsedd takt. Bl.a. ställs krav på tillförlitlig landskapsinformation i digital form, dvs. information som tidigare fanns på ritade kartor. Vid Lantmäteriverket pågår en omfattande konvertering av de ritade kartorna till databaser. I årets budgetproposition (prop. 1993/94:100 bil. 15) har regeringen föreslagit en ökning av anslaget till Lantmäteriverket i syfte att påskynda uppbyggnaden av databaser. Med nuvarande produktionstakt kommer arbetet inte att vara klart under tid då utbyggnaderna av vägar och järnvägar skall ske. Regeringen förutsätter därför att Vägverket och Banverket, i den mån behov uppstår, prövar möjligheterna att bidra till databasuppbyggnaden.

2 Stomnäsplan åren 1994–2003

I det följande redovisas innehållet i Banverkets upprättade stomnäsplan i sammanfattning. För ytterligare information hänvisas till Banverkets stomnäsplan åren 1994–2003.

2.1 Omfattning av Banverkets upprättade stomnäsplan

Banverkets upprättade stomnäsplan följer i allt väsentligt den inriktning som riksdagen har beslutat vad gäller järnvägsnätets utbredning och utveckling. Stomnäsplanen omfattar investeringar för totalt 38,4 miljarder kronor fördelade på tio år. Planen omfattar dels investeringar som regering och riksdag tidigare beslutat om (6,4 miljarder kronor), dels nya investeringar (32 miljarder kronor).

Tyngdpunkten på investeringarna i planen ligger, helt i enlighet med riksdagens beslut, på de tre första åren. Investeringarnas fördelning per år framgår av nedanstående figur. Planerade investeringar under de fyra första åren utgör 66 % av hela planeringsramen. Ett skäl till att byggandet av nya järnvägar har koncentrerats är den stora grundsatsning för hela järnvägsnätet som riksdagen har beslutat om och som kommer att slutföras under den senare delen av 1990-talet. Grundsatsningen omfattar bl.a. en fortsatt snabbtågsanpassning och utökad kapacitet för godstrafiken.

I början på 2000-talet kommer, sedan den omfattande grundsatsningen genomförts, huvudintresset att riktas mot att påbörja ett antal storprojekt såsom att bygga ut Södra stambanan till höghastighetsstandard, att bygga en första etapp på Botniabanan och att fortsätta bygga ut Nordlänken.

Figur 2.1 Banverkets upprättade stommätsplan 1994–2003

Skr. 1993/94:170

Stråk	Totalt 1994-2003	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
32 miljarders plan											
VÄSTRA STAMBANAN	771	276	213	73	37	27	121	10	10	4	
SÖDRA STAMBANAN	4481	642	262	93	84	30	170	500	750	800	1150
VÄSTKUSTBANAN	6326	273	985	1744	1654	760	510	400			
GODSSTRÅKET GENOM SKÅNE	265			30			106	129			
KUST TILL KUSTBANAN	401	31	40	65	95	93	38	5	24	10	
OSTKUSTBANAN	3658	690	771	735	572	190	40		100	460	100
ARLANDABANAN	1987	558	582	475	282	90					
DALABANAN	238	53	115	70							
STAMBANAN ÖVRE NORRLAND	910	257	203	114	70	71	85	20	40	50	
BOTNIABANAN	1100					100	300	400	300		
NORRA STAMBANAN	1369	28	36	130	415	370	150	30	150	60	
MITTBANAN	238		15	30	65	40	10	28	30	20	
GODSSTRÅKET GENOM BERGSLAGEN	1581	34	153	307	287	160	220	200	120	50	50
BERGSLAGSBANAN	483	4	55	183	145	46	30	20			
NORGE/VÄNERNBANAN	1349	185	120	10	39	100	350	235		110	200
VÄRMLANDSBANAN	316	39	46	61	69	21					80
SKÅNEBANAN	75	9	3	38	14	11					
JÖNKÖPINGSBANAN	81	2			34	45					
ÄLVSBOGSRANAN	99	13	13	8	10			6	33	16	
MÄLARBANAN	1261	140	225	285	276	300	35				
SVEALANDSBANAN	856	63	212	284	297						
SALA-ESKILSTUNA-FLEN-OXELÖSUND	55			20	35						
NYNÄSBANAN	0										
MALMBANAN	95	64	9		3	19					
STOCKHOLM	1510	156	360	407	400	137			50		
GÖTEBORG	323	10	192	91	30						
RANGEBANGÅRDAR	475		5	20	80	155	90	52	73		
TÅGRADIO	400				75	155	125	45			
MILJÖ/SÄKERHET MM	1297	165	164	126	122	120	120	120	120	120	120
SUMMA 32 miljarders plan	32000	3692	4779	5399	5190	3040	2500	2200	1800	1700	1700
Tidigare regeringsbeslut utanför 32 miljarders ram											
VÄSTKUSTBANAN	931	601	330								
OSTKUSTBANAN	66	66									
GODSSTRÅKET GENOM BERGSLAGEN	8	8									
MÄLARBANAN	2915	775	870	630	515	125					
SVEALANDSBANAN	1294	620	455	219							
NYNÄSBANAN	844	350	288	177	20						
GÖTEBORG	235		50	75	75	35					
LÄNSJÄRNVÄGAR	107	79	28								
SUMMA tidigare regeringsbeslut	6400	2508	2021	1101	610	160					
TOTALT 1994-2003	38400	6200	6800	6500	5800	3200	2500	2200	1800	1700	1700

2.2 Investeringar enligt Banverkets upprättade stornätsplan i sammanfattning

Skr. 1993/94:170

På *Västra stambanan* fullföljs utbyggnaden av Grödingebanan. Vissa ytterligare tidsvinster uppnås på banan genom kurvjusteringar på delarna Hallsberg-Laxå och Sparreholm-Katrineholm. En fortsatt satsning sker på att eliminera plankorsningar väg/järnväg. Dessutom görs flera bangårdsombyggnader, vilket ger tidsvinster och lägre underhållskostnader. I slutet av planperioden görs signal- och elinvesteringar på delen Hallsberg-Falköping för att anpassa banan för 250 km/h.

På *Södra stambanan* fullföljs snabbtåsanpassningen för 200 km/h. Den skall vara klar år 1996. I slutet av perioden byggs nytt dubbelspår Norrköping-Gistad och en ny enkelspårig bana Sya (Mjölby)-Gripenberg. Den s.k. Nyköpingslänken påbörjas först under planens sista år. Ett fullföljande av Nyköpingslänken sker först efter planperiodens slut.

På *Västkustbanan* sker en etappvis utbyggnad till dubbelspår på sträckorna Kungsbacka-Ängelholm med tunnel genom Hallandsås, samt Helsingborg-Lund. Nya bansträckningar byggs för en framtida hastighet av 250 km/h. Utbyggnaden beräknas i huvudsak vara klar under år 2000.

På *Godsstråket genom Skåne* sker åtgärder för att förbättra kapacitetssituationen och för att bättre utnyttja den järnvägsinfrastruktur som redan finns i Skåne. Dessutom förbättras skyddet i plankorsningar.

Kust till kustbanan anpassas för hastigheten 160 km/h utom mellan Almedal och Hillared och sträckan närmast Karlskrona. Fjärrblockering installeras för ökad kapacitet och säkerhet. Dessutom görs omfattande plankorsningsåtgärder och flera bangårdsombyggnader.

Utbyggnaderna på *Ostkustbanan* för att uppnå restiden tre timmar på sträckan Stockholm-Sundsvall fullföljs tidigt i perioden. Linjehastigheten kommer att bli 200 km/h och restiden Stockholm-Sundsvall tre timmar. Flera omfattande linjeomläggningar görs. Bl.a. byggs avsnittet Ulriksdal-Rosersberg fyrspårigt och anpassat för 200 km/h och en ny sträckning byggs på delen Ljusne-Söderhamn-Enånger. Hela sträckan Uppsala-Gävle kommer att ha dubbelspår vid planperiodens slut. Dessutom sker andra hastighets- och kapacitetshöjande åtgärder.

Nytt dubbelspår skall byggas Rosersberg-Arlanda flygplats-Odensala. Detta projekt genomförs som ett samfinansieringsprojekt där staten svarar för finansieringen av den Norra böjen.

Dalabanan anpassas för snabbtågstrafik sträckan Uppsala-Avesta/Krylbo-Borlänge och vissa kapacitetshöjande åtgärder sker på sträckan Avesta/Krylbo-Borlänge. Plankorsningsåtgärder görs längs hela banan.

På *Stambanan genom Övre Norrland* görs främst kapacitetshöjande, men även hastighetshöjande, åtgärder. Vid Öre älv sker linjerätning och brobyte. En ny trafikledningscentral för övre Norrland byggs i Boden.

Botniabanan påbörjas med en första etapp. Under förutsättning att garantier lämnas som innebär att Husumbanan kommer att utnyttjas för godstransporter på järnväg i tillräcklig omfattning och under förutsätt-

ning att industrispåret från Husumfabriken till stomnätet bekostas externt planerar Banverket att sträckan Örnsköldsvik–Husum skall utgöra den första etappen. Omfattande kapacitetsförstärkningar görs på *Norra stambanan* bl.a. genom två etapper av dubbelspårsutbyggnaden mellan Ockelbo och Kilafors. Hastighetshöjande åtgärder vidtas som kommer att medge en restid för snabbtåg Stockholm–Östersund på 4 h 20 min.

På *Mittbanan* Storlien–Östersund–Sundsvall sker kapacitetshöjande åtgärder, bl.a. installation av fjärrblockering på delen Östersund–Storlien. Hastighetshöjande åtgärder sker på sträckorna Bräcke–Östersund och Sundsvall–Ånge.

På *Godsstråket genom Bergslagen* görs kapacitetsförstärkningar på sträckorna Storvik–Avesta/Krylbo–Frövi och Hallsberg–Mjölby tidigt under planperioden.

På *Bergslagsbanan* görs kapacitetshöjande åtgärder. Borlänge får ny anslutning mot Ludvika. All godstrafik från Borlänge söderut och omvänt kan genom dessa åtgärder gå på Bergslagsbanan, vilket innebär en avlastning av Godsstråket genom Bergslagen.

Anpassningen för 140 km/h sker på *Norge/Vänernbanan* Mellerud–Kil. Dessutom utförs vissa kapacitetsförstärkningar och bangårdsombyggnader. Första etappen på Nordlänken inleds med Eriksstads-svängen etapp 1 som är en ny genande sträckning väster om Mellerud. Som en andra etapp byggs dubbelspår mellan Trollhättan och Öxnered. För den tredje etappen Älvängen–Trollhättan påbörjas dubbelspårsutbyggnaden inom planperioden.

På *Värmlandsbanan* Laxå–Karlstad sker snabbtågsanpassning och vissa övriga förbättringar för 200 km/h. Sträckan Kil–Charlottenberg rustas upp så att den medger hastigheten 160 km/h för snabbtåg. En ny genande sträckning öster om Laxå påbörjas under planperiodens sista år.

På *Skånebanan* Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad sker signal- och kurvjusteringar. Tillåten hastighet blir 160 km/h.

På *Jönköpingsbanan* mellan Falköping och Nässjö sker anpassning till högre hastighet genom i huvudsak signal- och plankorsningsåtgärder. Högsta tillåtna hastighet för snabbtåg blir 160 km/h Nässjö–Jönköping och 200 km/h Jönköping–Falköping.

Älvsborgsbanan upprustas och fjärrblockering installeras. Största tillåten hastighet kommer delvis att kunna höjas till 160 km/h.

Investeringarna på *Mäljarbanan* och *Svealandsbanan* fullföljs med utbyggnad till dubbelspårig järnväg mellan Kallhäll och Kolbäck. Dessutom rustas banan mellan Kolbäck och Arboga upp och en ny enkelspårig bana byggs mellan Arboga och Örebro. Söder om Mälaren genomförs en linjeomläggning av den enkelspåriga banan mellan Södertälje och Strängnäs. Mellan Strängnäs och Eskilstuna byggs en ny enkelspårig järnväg. Hastighetsstandarden blir 200 km/h, utom på sträckorna Kolbäck–Arboga och Eskilstuna–Valskog, där högsta tillåtna hastighet blir 160 km/h. Utöver ingångna avtal sker vissa investeringar på båda banorna för att minska antalet plankorsningar.

På stråket *Sala-Västerås-Eskilstuna-Flen-Oxelösund* investeras i ökat vägskydd samt signalåtgärder mellan Kolbäck och Flen för att tillåta överhastighet för tåg med lutande vagnkorg.

Dubbelspårsutbyggnaden mellan *Älvsjö och Västerhaninge* på Nynäsbanan genomförs i enlighet med Dennisöverenskommelsen.

I Stockholm åtgärdas "*Getingmidjan*" genom ett tredje spår söderut från Stockholms Central till Södra station. Från Södra station till Årsta byggs ett tredje och fjärde spår med bl.a. en ny Årstabro som komplement till den befintliga.

I planen ingår vidare investeringar på ett flertal bangårdar bl.a. Uppsala, Hallsberg, Norrköping och Katrineholm samt rangerbangårdarna i Hallsberg, Malmö, Nässjö, Trelleborg och Tomtebodå. Vidare avsätts medel för bl.a. utbyggnad av tågradio, bullerskydd och säkerhetshöjande investeringar i plankorsningar.

2.3 Stomnätsplanens konsekvenser och effekter

Effekter på tillgänglighetsmålet

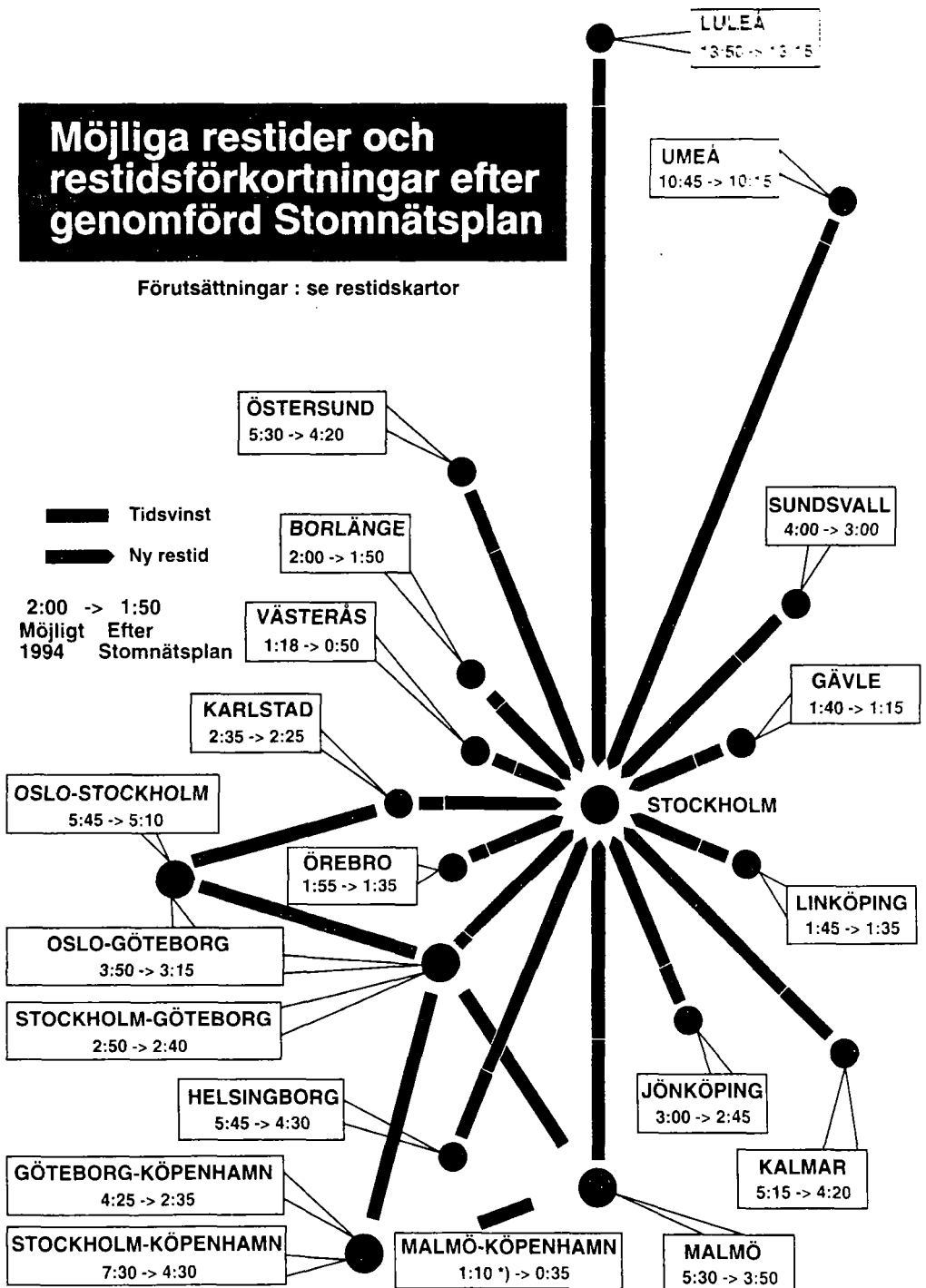
Banverkets stomnätsplan innehåller en omfattande utbyggnad av järnvägsnätet i syfte att binda ihop hela Sverige med bra kommunikationer. En omfattande satsning kommer att ske på att bygga ut järnvägsnätet för snabbtåg och därmed att minska restiden och öka tillgängligheten. I nedanstående figur framgår beräknade restider efter genomförd stomnätsplan. Av figuren framgår bl.a. att restiden Sundsvall-Stockholm beräknas minska med ca 60 minuter. Restiden Malmö-Stockholm kommer att minska med 1 timme och 40 min. Restiden Kalmar-Stockholm minskar med 55 minuter och Östersund-Stockholm med 1 timme och 10 minuter.

Banverket har även beräknat den genomsnittliga restidsförändringen för 26 svenska orter. Snabbtågsanpassningen av statens spåranläggningar leder i genomsnitt till en minskad restid i relation till Stockholm, Göteborg, Malmö och Sundsvall på ca 43 minuter.

Åtgärder på Södra stambanan leder till betydande tillgänglighetsförbättringar. För resor till Malmö är den genomsnittliga restidsvinsten beräknad för 26 orter ca 68 minuter. Motsvarande tillgänglighetsförbättringar är i relation till Sundsvall 52 minuter, till Göteborg 26 minuter och till Stockholm 26 minuter.

Möjliga restider och restidsförkortningar efter genomförd Stomnätsplan

Förutsättningar : se restidskartor



*) = ca nuv färja Malmö-Köpenhamn direkt

Banverket har redovisat de samhällsekonomiska konsekvenserna av ett genomförande av stamnätsplanen. Av Banverkets redovisning framgår att nettonuvärdeskvoten för planerade investeringar enligt stamnätsplanen är 0,4.

Säkerhet

Trafiksäkerhetseffekterna av stamnätsplanen erhålls dels genom minskning av antalet plankorsningar samt överflyttning av trafik från väg till järnväg. Med en genomförd stamnätsplan beräknas totalt antalet dödade bli 14 färre per år och antalet skadade bli 284 färre per år.

Miljö

Investeringarna i enlighet med stamnätsplanen leder till minskade utsläpp av luftföroreningar och koldioxid. Utsläppsreduktionerna uppstår till övervägande del till följd av överflyttning av trafik från väg till järnväg. De minskade utsläppen av luftföroreningar från andra trafikslag till följd av överflyttning av trafik när stamnätsplanen byggts ut har av Banverket skattats till ca 178 000 ton koldioxid, 510 ton kväveoxider, 212 ton kolväten och 2 333 ton koloxid per år. Det motsvarar det årliga utsläppen från 40 000 bilar, 30 landsvägsbussar och ca 200 lastbilar. Den spårbundna trafikens egen andel av transportsektorns utsläpp är mindre än 1 %.

När stamnätsplanen är genomförd beräknas antalet mycket störda av buller vara ca 33 230 personer färre.

Konsekvenser för godstrafiken

Utbyggnaden av järnvägssystemet i enlighet med stamnätsplanen innebär minskade tågdriftskostnader samt ökade godsintäkter för trafikutövaren. Investeringarna gör även att transporttiderna minskar vilket ger tidsvinster för godskunderna. Totalt beräknas effekten för godstrafiken av en genomförd stamnätsplan vara värd ca 192 miljoner kronor per år. Därav utgör ca 50 miljoner kronor minskade tågdriftskostnader.

2.4 Regeringens fastställelse

Regeringen har tidigare denna dag, med ändring av medelstillelning för utbyggnad av spårkapaciteten i centrala Stockholm, Södra stambanan och Arlandabanan, beslutat fastställa Banverkets stamnätsplan. Regeringen har beslutat om följande ändringar jämfört med Banverkets plan.

Den totala investeringsramen för Södra stambanan skall minskas med drygt 600 miljoner kronor under tioårsperioden.

Den totala investeringsramen för Ostkustbanan (Stockholm–Rosersberg–Arlanda–Odensala) skall ökas liksom den totala investeringsramen för åtgärder i Stockholm. Totalt behöver den totala investeringsramen för dessa ändamål utökas med drygt 600 miljoner kronor. Den exakta fördelningen mellan projekten får beslutas då förhandlingarna om Arlandabanan har slutförts.

Skälen för de förändringar som regeringen har beslutat är att kapaciteten på sträckan Stockholms Central–Ulriksdal kommer att bli knapp då snabbtågstrafiken på Östersund, Sundsvall, Mälardalens och Arlandabanan kommer i gång i slutet på 1990-talet. Behovet av kapacitetshöjande åtgärder kan inte tillskrivas något enskilt behov utan är att hänföra till de allmänna kommunikationsbehov som Banverket har ansvaret för att tillhandahålla en infrastruktur för.

Det är regeringens uppfattning att investeringarna i anslutningar till Arlandabanan, i ökad kapacitet i Stockholm till följd av Arlandabanan samt eventuella andra avgränsningsbara kostnader till följd av Arlandabanan skall belasta den ekonomiska planeringsram som anvisats för nyinvesteringar i stombanor. Enligt regeringen bör detta ske genom omprioriteringar i Banverkets stombanplan. Regeringen anser det rimligt att denna omprioritering sker genom att utbyggnad av den s.k. Nyköpingslänken senarelägs jämfört med Banverkets förslag. Utbyggnaden av Arlandabanan och spårkapaciteten i Stockholm är viktigare att färdigställa än att påbörja utbyggnaden av ytterligare ett stort projekt såsom Nyköpingslänken.

Regeringen har i propositionen om avreglering av järnvägen m.m. (prop. 1993/94:166) anfört att Banverket bör omorganiseras så att produktionsdelen separeras från förvaltningsdelen. Banverkets organisation kommer därför att ses över. Ett effektivare Banverk kommer att medföra lägre kostnader för investeringar i nya järnvägar och minskade kostnader för banunderhåll.

Det är regeringens övertygelse att en omorganisation av Banverket kommer att frigöra medel som kan utnyttjas för tidigareläggning av banutbyggnaden m.m.

Så bedömer regeringen att vissa kostnader för en samfinansiering av Arlandabanan liksom en tidigareläggning av Nordlänkens utbyggnad, kan bekostas genom dessa frigjorda medel.

Regeringen har även beslutat att Haparandabanan skall tillhöra stombanätet. Planerade investeringar på Haparandabanan som finansieras via anslaget A 15. Underhållsåtgärder för sysselsättning och tillväxt samt avsatta medel i fastställd plan för investeringar i länstrafikanläggningar i Norrbottens län skall disponeras av Banverket för att genomföra planerade investeringar.

Regeringen avser inom kort att ge Banverket i uppdrag att senast den 1 januari 1996 redovisa förutsättningarna för en total utbyggnad av Götalandsbanan. En utgångspunkt för utredningen är att staten svarar för hela utbyggnaden av Nyköpingslänken och av Södra stambanan ned till Gripenberg. En första etapp av Botniabanan påbörjas under planpe-

rioden. Under förutsättning att rimliga garantier lämnas som innebär att sträckan Örnsköldsvik–Husum kommer att utnyttjas för godstransporter på järnväg i rimlig omfattning kommer sträckan Örnsköldsvik–Husum att utgöra en första etapp. Regeringen avser inom kort tillkalla en särskild utredare med uppdrag att senast den 1 januari 1996 studera den vidare utbyggnaden av Botniabanan.

Regeringens fastställelse av investeringsplanen för stomjärnvägarna innebär inte något ställningstagande till de olika projektens utformning eller exakta lokalisering. Projekten skall före genomförande prövas på sedvanligt sätt med tillämpning av gällande lagstiftning. Prövningen av projekten kan medföra avvikelser när det gäller de kostnader och tider som planen anger för genomförande av enskilda projekt.

3 Nationell väghållningsplan åren 1994–2003

I det följande redovisas innehållet i Vägverkets upprättade nationella väghållningsplan för år 1994–2003. För ytterligare information hänvisas till den nationella väghållningsplanen åren 1994–2003.

3.1 Omfattning av Vägverkets upprättade nationella väghållningsplan

Vägverkets förslag till nationell väghållningsplan åren 1994–2003 innehåller, förutom själva väghållningsplanen, en omfattande omvärldsbeskrivning med bl.a. en redovisning av tillståndet på vägnätet i dag, vägtrafikens utveckling i Sverige och vägtrafiken i Europa och EG.

Själva väghållningsplanen utgörs dels av en investeringsplan för stamvägnätet, dels av övrig information såsom effektredovisning av åtgärderna på det nationella stamvägnätet, översiktlig beskrivning av resursfördelningen till övriga riksvägar och länstrafikanläggningar, bärighetsåtgärder m.m. I den fortsatta redovisningen kommer huvuddelen av intresset att fokuseras på investeringsplanen för det nationella stamvägnätet.

Väghållningsplanen innehåller investeringar på stamvägar och övriga riksvägar om totalt 41,6 miljarder kronor. På de nationella stamvägarna investeras knappt 35 miljarder kronor under perioden. För de riksvägar som inte ingår i stamvägnätet redovisas fördelningen av de ca 7 miljarder kronor som avsatts till övriga riksvägar.

3.2 Investeringar i stamvägnätet

Det statliga vägnätet

Det svenska vägnätet omfattar 410 000 kilometer väg varav det statliga vägnätet utgör ca en fjärdedel. Kommunerna har ansvaret för ca 8 % av landets vägnät. För den resterande delen, 68 %, svarar enskilda väghållare.

Det statliga vägnätet, för vilken Vägverket är huvudman, är uppdelat i riksvägar och länsvägar. Riksvägarna utgör 15 % av längden på det statliga vägnätet. Resterande del utgörs av länsvägar. För planering av investeringar på riksvägarna svarar Vägverket medan länsstyrelserna svarar för planeringen av investeringar på länsvägar. Av det totala trafikarbetet på det statliga vägnätet utförs drygt 60 % på riksvägarna. Riksvägarna är indelade i riksvägar av särskild betydelse, s.k. stamvägar, och övriga riksvägar. Den nationella väghållningsplanen innehåller i huvudsak Vägverkets förslag till utbyggnadsplan för stamvägar.

Stamvägar

De nationella stamvägarna omfattar totalt 827 mil. De utgör därmed drygt hälften av riksvägnätet. De nationella stamvägnätet består till största delen, 89 %, av tvåfiliga vägar. Resterande del, 11 %, utgörs av motorvägar. Vägverkets förslag till utbyggnad av det nationella stamvägnätet följer i allt väsentligt riksdagens inriktningsbeslut. Vissa avvikelser från riksdagens beslut föreligger dock. Vägverket föreslår bl.a. annan målstandard än riksdagen på väg E 20 mellan Göteborg och Örebro, på väg E 4 mellan Gävle och Sundsvall samt på väg E 22 mellan Malmö och Karlskrona. Vägverket föreslår därutöver en ändrad dragning av stamvägarna i sydöstra Sverige. Stamvägnätets omfattning, målstandard, uppnådd målstandard samt planerad utbyggnadstakt framgår av tabell 3.2.1

År 2003, när planerade investeringar i enlighet med väghållningsplanen har genomförts, kommer motorvägnätets omfattning på stamvägnätet att ha fördubblats från 92 mil till 184 mil. Då kommer ca 22 % av stamvägnätet att utgöras av motorvägar.

Andelen 13 m väg på stamvägnätet utgör i dag 35 %. Efter genomförd utbyggnad av stamvägnätet kommer omfattningen av 13 m vägar att ha minskat till 30 % av stamvägnätet. Minskningen beror på att en stor del 13 m väg upptraderas till motorväg. Även omfattningen av 9 m väg liksom smalare vägar kommer att minska med i storleksordningen ca 10 % till följd av planerade ombyggnader och nybyggnader.

Tabell 3.2.1 Utbyggnaden av det nationella stamvägnätet

Skr. 1993/94:170

Stamväg	Tilldelade medel (mkr)		Mål Vägbredd	Längd mil	Uppnådd målstd. 1993 (mil)	Uppnådd målstd. 2003 (mil)
	1994-1996	1997-2003				
E4 Helsingborg - Stockholm	2660	4750	Mv.	57	28	57
E4 Stockholm - Gävle	510	2030	Mv.	17	6	12
E4 Gävle - Sundsvall	340	1210	Mv.	21	0	4
E4 Sundsvall - Haparanda	1800	300	13 m	65	48	51
Rv 40 Göteborg - Jönköping	250	3450	Mv.	14	2	14
E6 Trelleborg - Göteborg	1400	780	Mv.	31	20	31
E6 Göteborg - Svinesund	430	1740	Mv.	19	6	11
E20 Göteborg - Örebro	120	130	Mv.	28	6	7
E20 Örebro - Stockholm	790	1870	Mv.	18	5	15
E18 Riksgränsen - Kapellskär	730	2550	Mv./13 m	51	13	30
E22 Malmö - Norrköping	470	790	Mv./13 m	52	21	28
Rv 70 Enköping - Mora	0	260	13 m	24	11	13
Rv 45 Göteborg - Segmon	30	1170	Mv./13 m	21	5	8
Rv 26 Halmstad - Jönköping	70	270	13 m	14	1	4
Rv 48/64 Jönköping - Kristinehamn	0	85	13 m	18	3	4
Rv 50/60 Ödeshög - Borlänge	130	660	13 m	27	11	19
Rv 55/56/53/67 Norrköping - Gävle	60	460	13 m	28	8	12
Rv 30/25/27 Ronneby - Borås	40	185	13 m	22	Kortare avsnitt	Mindre projekt
Rv 25 Halmstad - Kalmar	0	200	13 m	23	Kortare avsnitt	Mindre projekt
Rv 31/127/34/23 Jönköping - Oskarshamn	0	200	13 m	18	Kortare avsnitt	Mindre projekt
E10 Töre - Riksgränsen	0	110	9 m	42	Kortare avsnitt	Mindre projekt
E12 Holmsund - Umbucka	130	380	9 m/13 m	46	Kortare avsnitt	Mindre projekt
E14 Sundsvall - Storlien	190	70	9 m/13 m	29	Kortare avsnitt	Mindre projekt
E65 Malmö - Ystad	90	120	Mv./13 m	5	Kortare avsnitt	Mindre projekt
Rv 45 Segmon - Karesuando	160	700	9 m/13 m	137	Kortare avsnitt	Mindre projekt
TOTALT	10400	24470		827		

En effekt av utbyggnaderna av stamvägnätet i enlighet med väghållningsplanen är att ett motorvägsnät kommer att byggas ut till sin fulla standard mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Det sker genom att väg E 4 byggs ut till motorväg på hela sträckan Helsingborg-Stockholm, att väg E 6 byggs ut på hela sträckan Trelleborg-Göteborg och genom att riksväg 40 byggs ut på hela sträckan Jönköping-Göteborg.

I övrigt byggs motorvägnätet ut i betydande omfattning på väg E 4 mellan Stockholm-Gävle (+6 mil), på väg E 6 mellan Göteborg-Svinesund (+5 mil) och på väg E 20 mellan Stockholm-Örebro (+10 mil).

Omfattande investeringar i bl.a. motorvägar kommer även att göras på vägarna E 18, E 22 och Rv 45. En utbyggnad av 13 m väg i betydande omfattning planeras på Rv 26, Rv 50/60 och på Rv 55/56/53/67.

På övriga stamvägar planeras en utbyggnad av kortare avsnitt i riktning mot angiven målstandard för resp. väg.

Övriga riksvägar

Utbyggnadsplanerna för de övriga riksvägarna presenteras i resp. regional väghållningsplan. I den nationella väghållningsplanen redovisas fördelningen av planeringsramar för övriga riksvägar på Vägverkets regioner. Medelsfördelningen grundar sig på riksdagens övergripande investeringsinriktning för vägar.

Vid fördelningen av medel mellan regioner har Vägverket även beaktat planerade investeringar i stamvägnätet. I enlighet med riksdagens beslut (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) har Vägverket omfördelat medel från planeringsramen för övriga riksvägar till stamvägar eftersom det annars fanns en risk att vissa riksvägar i stamvägnätet skulle kunna komma att få sina investeringsbehov tillgodosedda i avsevärt mindre utsträckning än riksvägar utanför stamvägnätet. Totalt har Vägverket omfördelat 1,2 miljarder kronor från övriga riksvägar till stamvägar. En stor del av dessa medel har kommit Region Norr och Region Mitt till del för investeringar i bl.a. väg E 10 och väg E 12. Av de omfördelade medlen har netto 679 miljoner kronor fördelats till vägar i Region Norr och 164 miljoner kronor till Region Mitt.

Region	mkr	Nettoeffekt av om-
		fördelade medel
		1 200 mkr
Norr	22	+ 679
Mitt	927	+ 164
Stockholm	683	- 121
Mälardalen	1 215	- 214
Väst	1 437	- 177
Sydöst	1 396	- 184
Skåne	1 120	- 147
Summa	6 800	0

3.3 Effekterna av åtgärderna på det nationella stamvägnätet

Trafiksäkerhet

Utbyggnaden av stamvägnätet bedöms medföra att antalet dödade reduceras med ca 50 personer per år och att antalet skadade minskar med 500 per år.

Miljö

Investeringarna i stamvägnätet medför att trafikarbetet kommer att minska något jämfört med om inga åtgärder vidtas. Samtidigt kommer hastigheterna på vägarna att öka genom att fler vägar med tillåten hastighet 110 km/h öppnas för trafik. I den nationella väghållnings-

planen bedöms hastigheten på stamvägnätet i genomsnitt komma att öka med ett par km/h till följd av planerade investeringar. Sammantaget kommer koldioxidutsläppen enligt Vägverkets bedömning att öka med 0,1 %. För kväveoxider och kolväten bedöms utsläppen komma att minska med mellan 0,3 % och 0,5 %.

För att på ett tidigt stadium få en uppfattning om var konflikter mellan olika intressen kan komma att uppstå vid utbyggnaden av de nationella stamvägarna har en analys av risken för intrång gjorts. Stor risk för konflikt med naturvårdens intressen föreligger i ca 6–12 fall. Stor risk för konflikt med kulturmiljöintressen föreligger i 9 fall. Genom att riskerna är kända bedömer Vägverket möjligheterna som stora att reducera eller helt undvika intrång i särskilt känsliga miljöer.

Regional balans

Stamvägnätet omfattar hela landet och binder ihop landets olika delar. Investeringar i stamvägnätet är planerade främst där trafiken är stor och där det finns eller kan komma att uppstå kapacitetsbrist. Därför ger utbyggnaden av stamvägnätet stora tidsvinster främst för trafikanter bosatta i regioner direkt berörda av planerade investeringar.

Effektivitet

Den samhällsekonomiska avkastningen av planerade investeringar på stamvägnätet uppskattas till 54 miljarder kronor för den långväga trafiken. Största nyttoposter är restidsvinster och trafiksäkerhetsvinster.

3.4 Regeringens godkännande

Regeringen har tidigare denna dag, med ändring av målstandard på väg E 4 mellan Gävle och Sundsvall, med ändring av målstandard på väg E 20 mellan Göteborg och Örebro och med ändring av målstandard på väg E 22 mellan Malmö och Karlskrona samt med ändring av stamvägarnas omfattning i sydöstra Sverige, beslutat godkänna Vägverkets förslag till investeringsplan för det nationella stamvägnätet.

Skälen för de ändringar som regeringen föreslår är att Vägverket har avvikit från riksdagens inriktningsbeslut. Målstandarden på stamvägnätet skall således följa riksdagens beslut vilket innebär 13 m med möjlighet att avvika från målstandard där betydande effektivitetsvinster uppnås. Av den nationella väghållningsplanen framgår inte tydligt huruvida vägarnas roll som stamvägar i sydöstra Sverige förstärks om Vägverkets förslag till stamvägnät genomförs. Regeringen anser därför att ett slutligt ställningstagande till stamvägarna i sydöstra Sverige bör anstå till efter nästa revidering av investeringsplanerna. Det är därför regeringens uppfattning att stamvägnätets omfattning inte skall förändras jämfört med riksdagens beslut.

Regeringens godkännande av investeringsplanen för de nationella stamvägarna innebär inte något ställningstagande till de olika projektens utformning eller exakta lokalisering. Projekten skall före genomförande prövas på sedvanligt sätt med tillämpning av gällande lagstiftning.

Prövningen av projekten kan medföra avvikelser när det gäller de kostnader och tider som planen anger för genomförande av enskilda projekt.

4 Investeringar i länstrafikanläggningar

Vägverket har fördelat planeringsramen för investeringar i länstrafikanläggningar på resp. län. Fördelningen av medel har skett utifrån tillståndet på länets infrastruktur och den inriktning som riksdagen fastlagt. Vägverket har i en arbetsgrupp med representanter från Banverket, Kommunförbundet, Svenska Lokaltrafikföreningen, länsstyrelserna och Naturvårdsverket med utgångspunkt från riksdagens infrastrukturbeslut utarbetat en ramfördelningsmodell. Denna ramfördelningsmodell grundas på parametrar som uttrycker tillståndet för länstrafikanläggningarna i länet. I fördelningsmodellen har hänsyn tagits till låsningar i enlighet med storstadsöverenskommelserna. I modellen ingår variabler som vägts samman. De olika parametrarna i LTA-fördelningsmodellen är Trafiksäkerhet, Tillväxt/Effektivitet, Regional balans och Miljö. Trafiksäkerhet har vikten 0,4 medan övriga parametrar har vikten 0,2.

Delvikter som ingår i modellen är:

- Trafikarbete
- Brister i framkomlighet
- Grusvägar
- Dödade och skadade
- Tjälrestriktioner
- Tågkm med persontrafik
- Bruttotonkm
- Begränsningar i största tillåtna axeltryck på länsjärnväg
- Kollektivtrafik
- Invånare

Planeringsramarna för resp. länsstyrelse framgår av nedanstående tabell.

Varje länsstyrelse har sedan upprättat och fastställt (19 av länsstyrelserna) en plan för investeringar i länstrafikanläggningar för resp. län för perioden 1994–2003. En samlad analys av länsstyrelsernas planer visar att drygt hälften (58 %) av alla medel investeras i länsvägar. Ca 17 % investeras i länsjärnvägar och 24 % investeras i kollektivtrafikens infrastruktur. Ca 1 % avsätts för investeringar i kommunala flygplatser.

I fem fall har länsstyrelserna och Vägverket olika uppfattning om innehållet i planen. Skälen till att man är oense i Västernorrlands, Kopparbergs och Västmanlands län är att Vägverket anser att den övergripande avvägningen mellan olika åtgärder i resp. plan inte tillräckligt beaktar länsvägnätets tillstånd. Vid upprättande av LTA-plan för Blekinge län har två viktiga objekt inte givits en skälig prioritering i planen. I Östergötlands län har Vägverket och länsstyrelsen olika uppfattning om prioriteringen av ett visst vägobjekt. Dessa planer har överlämnats till regeringen för att fastställas. Regeringen har tidigare denna dag beslutat att fastställa länstrafikanläggningsplanerna i Östergötlands län, Västmanlands län, Kopparbergs län och i Västernorrlands län i enlighet med resp. länsstyrelses förslag. I Blekinge län har regeringen beslutat om annan prioritetsordning än vad länsstyrelsen föreslagit.

Fördelning av planeringsramen för investeringar i länstrafikanläggningar åren 1994–2003

Län	Plane-	%			
	ringsram	Vägar	Ljvg	Koll.	Flygpl.
Stockholm	2 130	37	1	62	-
Uppsala	225	76	53	24	-
Södermanland	180	55	6	39	-
Östergötland	320	72	-	28	-
Jönköping	361	60	30	10	-
Kronoberg	131	66	4	16	14
Kalmar	312	82	15	3	-
Gotland	46	100	-	-	-
Blekinge	144	74	8	18	-
Kristianstad	244	78	5	17	-
Malmöhus	666	57	35	8	-
Halland	220	60	35	5	-
Göteborgs och Bohus	725	54	20	26	-
Älvsborg	367	69	11	20	-
Skaraborg	249	79	6	15	-
Värmland	267	62	27	9	2
Örebro	161	87	1	12	-
Västmanland	120	46	42	12	-
Kopparberg	370	69	27	2	2
Gävleborg	231	65	10	23	2
Västernorrland	447	42	53	5	-
Jämtland	262	87	-	9	4
Västerbotten	394	55	40	5	-
Norrbottn	428	58	36	2	4
Summa	9 000	58	17	24	1

5 Övrigt

5.1 En internationell utblick

Transeuropean Networks – infrastrukturplaner i EU

Inom EU pågår sedan några år tillbaka arbetet med att definiera ett nätverk för trafikens infrastruktur. Syftet med detta nätverk är att definiera ett transportsystem som är av särskild betydelse för EU. Detta transportsystem skall omfatta infrastruktur som bidrar till att underlätta handel och kontakter mellan länder och regioner och som medför att perifera regioner skall komma närmare EU:s centrala delar. Kommissionen har utvidgat sitt arbete med nätverken till att omfatta även EFTA-länderna och central- och östeuropa. Sverige deltar i flera av de arbetsgrupper som EU bildat för att utarbeta förslag till Transeuropean Networks.

Nätverken omfattar samtliga transportslag. De nätverk som behandlas är linjenät för höghastighetståg i Europa, konventionell järnväg, motorvägar, inre vattenvägar, kombinerade transporter, flygplatser och hamnar.

I syfte att bl.a. minska transportsektorns negativa miljöpåverkan och att avlasta trafiksystemet arbetar kommissionen för närvarande med en trafikgränsövergripande infrastrukturplan (Multimodal Transport Network). Genom att identifiera särskilda funktioner i trafiksystemet som i dag begränsar möjligheten till att utnyttja flera transportsätt för en transport bör särskilda insatser kunna göras som gynnar utnyttjande av sjöfart och järnvägstransport. Regeringen följer aktivt arbetet med den trafikgränsövergripande infrastrukturplanen i syfte att det svenska transportsystemet effektivt skall kunna länkas samman med transportsystemet i EU. Därmed kan rörligheten förbättras samtidigt som miljöpåverkan minskas.

Finansieringen av utbyggnaderna i det transeuropeiska infrastruktur-nätverket sker främst genom varje enskilt lands budget. Bidrag från EU kan ges i vissa fall till projekt i medlemsstaterna genom Cohesion fond (Grekland, Spanien, Portugal och Irland) och Regional fond. Europeiska investeringsbanken kan också medge lån till projekt av ett gemensamt EU-intresse.

5.2 Den fasta förbindelsen över Öresund

Regeringarna i Sverige och Danmark träffade den 23 mars 1991 ett avtal om en fast förbindelse över Öresund. Enligt avtalet skall en fast förbindelse utföras som en kombinerad järnvägs- och vägförbindelse mellan Kastrup och Limhamn. Förbindelsen skall bestå av en sänktunnel mellan Kastrup och en konstgjord ö sydväst om Saltholm samt en bro därifrån till Limhamn. Avtalet godkändes av den svenska riksdagen den 12 juni 1991 (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379) och av det danska folketinget den 14 augusti 1991.

Enligt propositionen med redogörelse för handläggningen av prövningen av ansökan om en fast förbindelse över Öresund (prop. 1990/91:158) med anledning av ett avtal mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund beräknas anläggningskostnaden för Öresundsförbindelsen uppgå till 10–12 miljarder kronor i prisnivån juli 1990. Anläggningskostnaden för de svenska anslutningarna, vilka skall finansieras via överskottet från Öresundsförbindelsen, får kosta högst 1 900 miljoner kronor i prisnivån juli 1990. Öresundsförbindelsen skall i sin helhet finansieras med avgifter från trafikanterna. Avgifterna beslutas av konsortiet.

Enligt avtalet skall den slutliga utformningen av Öresundsförbindelsen ske med hänsyn till vad som är ekologiskt motiverat, tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt så att skadliga verkningar på miljön förebyggs.

I en skrivelse till riksdagen (skr. 1993/94:95) den 18 november 1993 redogjorde regeringen för den ditillsvarande handläggningen av prövningen enligt naturresurslagen, vattenlagen och miljöskyddslagen av Öresundskonsortiets ansökan om en fast förbindelse över Öresund.

Bl.a. har Vattendomstolen inkommit med ett yttrande till regeringen där domstolen tillstyrker att den svenska delen av Öresundsförbindelsen uppförs under vissa förutsättningar.

Öresundskonsortiet inkom den 14 februari 1994 med en skrivelse till regeringen där konsortiet redovisar huruvida det är möjligt att uppfylla de av Vattendomstolen föreslagna förutsättningarna för tillåtlighet av den fasta Öresundsförbindelsen genom att redovisa gjorda preciseringar och modifieringar av företaget.

Regeringen anmodade den 16 februari 1994 Vattendomstolen att snarast möjligt inkomma med yttrande över huruvida de uppgifter som konsortiet redovisat visar att de av Vattendomstolen föreslagna förutsättningarna för tillåtlighet av Öresundsförbindelsen kan uppfyllas.

Regeringen avser att slutföra handläggningen och därefter fatta beslut i tillåtlighetsfrågan.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 mars 1994

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden
B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson,
Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Hellsvik, Wibble, Björck,
Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg

Föredragande: statsrådet Odell

Regeringen beslutar skrivelse 1993/94:170 Investeringsplaner för
infrastrukturen.

