

4.3 Sektorsuppgifter

Regeringens bedömning: Strategierna för sektorsuppgifter innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder.

Skälen för regeringens bedömning

Vägverket

Vägverkets sektorsuppgifter kommer i stor utsträckning att genomföras i samverkan med andra aktörer. Samarbete kommer att ske med såväl offentliga som privata aktörer och t.ex. utgörs av forskning och utveckling, demonstrationsprojekt, expertstöd, kommunikation och påverkansaktiviteter. Bland de program, projekt och andra aktiviteter som avses genomföras återfinns bland annat.

- Drift av en nationell vägdatabas.
- Nya lösningar i tätortsmiljö; beteendepåverkan, demonstrationsprojekt.

- Ökad rörlighet och säkerhet för barn, äldre och funktionshindrade.
- Program för hållbart resande.
- Kvalitetssäkring av transporter.
- Sparsam körning.
- Arbete inom Euro NCAP (program för nybilsbedömning).
- Kunskap, beteende och övervakning för ökad trafiksäkerhet. I detta ingår lokala dialoger, trafikövervakning, förhindra onykter körning, förebyggande åtgärder kring alkohol riktade mot ungdomar samt kvalitetssäkring av transporter och tekniska stödssystem.
- Strategi för alternativa drivmedel.
- IVSS, branschgemensamt utvecklingsprogram för kommersialisering av trafiksäkerhetslösningar.
- EMFO, branschgemensamt forskningsprogram för utsläpp av luftföroreningar och buller från fordon.
- FoU-program.
- Löpande stöd till kommunerna i deras planeringsarbete.

Banverket

Banverkets sektorsuppgifter kommer i stor utsträckning att genomföras i samverkan med andra aktörer. Samarbete kommer att ske med såväl offentliga som privata aktörer och omfatta samordning, forskning och utveckling, uppföljning, påverkan, stöd till regeringen, kompetensförsörjning och beredskap.

Sektorns vision, som varit vägledande vid framtagandet av planen, består av följande huvudstrategier.

- Stärka järnvägens roll på transportmarknaden.
- Förbättra järnvägens prestanda.
- Minska järnvägens produktionskostnader.
- Vårda och utveckla sektorns resurser.
- Utveckla roller, kulturer och regelverk.

Prioriteringarna i Sektorsprogram för järnvägen 2002 är en viktig utgångspunkt för planen. Tre områden har identifierats som mycket viktiga för järnvägens konkurrenskraft: punktlighet, kapacitet och tilldelning av tåglägen. Strävan efter ökad punktlighet är särskilt utpekad. En viktig uppgift för Banverket är därför att tillsammans med övriga aktörer inom järnvägssektorn fortsätta arbetet med att minska störningar som beror på operatörerna.

Sektorsansvaret innefattar också att säkerställa barns säkerhet och tillgänglighet till järnvägstransporter liksom att göra järnvägstransporter tillgängliga för funktionshindrade.

Regeringens beslut

Regeringen anser att strategierna för sektorsuppgifter innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder. Regeringen har därför fastställt strategierna.

Regeringens förslag: Den ekonomiska planeringsramen för perioden 2004–2015 för investeringar i järnvägar skall vara 107,7 miljarder kronor och för investeringar i nationella stamvägar 42,1 miljarder kronor.

Skälen för regeringens förslag

Riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen

Riksdagen har beslutat (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) att den långsiktiga planeringsramen för att utveckla och modernisera transportsystemet skall vara 169 miljarder kronor. Enligt beslutet skulle 100 miljarder kronor användas för järnvägar och 69 miljarder kronor för vägar, varav 39 miljarder kronor för nationella väginvesteringar och 30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur. I beslutet pekade riksdagen ut fyra järnvägsprojekt som skulle ingå i planeringsramarna: Tunnel genom Hallandsås, Botniabanan, Citytunneln i Malmö samt ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm (under förutsättning att regional medfinansiering kunde erhållas).

Dessutom reserverades 4,5 miljarder kronor för bidrag till regionala spårfordon, varav 3 miljarder kronor från planeringsramen för järnvägar och 1,5 miljarder kronor från planeringsramen för regional transportinfrastruktur.

Vägledande för prioritering av åtgärder skulle vara samhällsekonomisk lönsamhet för föreslagna åtgärder, där hänsyn också skulle tas till hur mycket åtgärderna bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Regeringens planeringsdirektiv

Regeringen beslutade den 14 mars 2002 om planeringsdirektiv till Vägverket, Banverket och länen. Direktiven innebär i korthet att den nationella väghållningsplanen skulle innefatta följande åtgärder:

- E 18 mellan Hån och Töcksfors i Värmlands län,
- Norra Länken i Stockholms län, under förutsättning att regional medfinansiering med 25 % kan erhållas,
- E 18 mellan Adolfsberg och Lekhyttan i Örebro län.

Den nationella banhållningsplanen skulle innefatta följande åtgärder:

- järnvägstunneln genom Hallandsås,
- utbyggnaden av Botniabanan till ett belopp av 15 miljarder kronor,
- Banverkets andel av finansieringen av Citytunneln i Malmö,
- Banverkets andel av ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm,
- elektrifiering av Blekinge Kustbana.

Banverket fick i uppdrag att planera bidrag för investeringar i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg, upp till ett belopp av 4,5 miljarder kronor. Planeringsramen för järnvägsinvesteringar, inklusive statsbidrag till rullande materiel blir därmed 101,5 miljarder kronor.

Länen fick i uppdrag att planera åtgärder inom en preliminär planeringsram samt att även redovisa åtgärder för nivåer som låg 50 % över och 50 % under den preliminära.

Länsplanen för Stockholms län skulle innefatta följande åtgärder:

- Norrortsleden,
- Södertörnsleden,
- Riksväg 73 Älgviken–Fors.

Länsplanen i Västra Götalands län skulle innefatta följande åtgärd:

- ny förbindelse mellan E 6 och E 20 norr om Tingstadstunneln i Göteborg inkl. förbindelse över Göta Älv, under förutsättning att regional medfinansiering kan erhållas.

Länsplanen i Dalarnas län skulle innefatta följande åtgärder under de första åren av planperioden:

- Riksväg 50 Gruvan–Tallen,
- Riksväg 50 Ornäs–Tallen.

I länens uppgift ingick att tillse att berörda parter, som deltagit i processen kring framtagandet av regionala tillväxtprogram, skulle ges möjlighet att medverka i processen att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Regeringens tilläggsdirektiv

Inför slutredovisningen av långsiktsplanerna den 4 augusti 2003 fick Vägverket och Banverket i uppdrag att anpassa den årliga fördelningen av planeringsramarna till de beräkningar som gjorts i 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100). Beräkningarna innebar att den anslagshöjning som är nödvändig för att finansiera planeringsramarna i infrastrukturpropositionen, endast i mindre utsträckning genomförs åren 2004, 2005 och 2006. Möjligheterna att därefter höja anslagen för att uppnå planeringsramarna är beroende av hur det statsfinansiella läget utvecklas.

Vägverket och Banverket skulle även beakta det europeiska perspektivet i sina prioriteringar.

Regeringens beslut

Regeringen beslutade den 19 februari 2004 att fastställa den nationella väghållningsplanen och den nationella banhållningsplanen. Regeringen har vid en samlad bedömning av Vägverkets och Banverkets planförslag funnit att flera viktiga och ur transportpolitisk utgångspunkt väl motiverade förslag till investeringar inte kunnat inrymmas i den planeringsram som riksdagen anvisat. Planeringsramen för nationella väginvesteringar bör därför utökas med 3,1 miljarder kronor till sammantaget 42,1 miljarder kronor. Planeringsramen för järnvägsinvesteringar bör utökas med 6,2 miljarder kronor till sammantaget 107,7 miljarder kronor. Öhrlings PWC har på regeringens uppdrag granskat det samhällsekonomiska beslutsunderlaget hos Vägverket och Banverket. Öhrlings PWC drar i sin granskning slutsatsen att den samhällsekonomiska modell som tillämpas hos Vägverket och Banverket inte möjliggör prioritering mellan väg- och banprojekt. Orsaken är att tillämpningen av modellen

inte är tillräckligt harmoniserad mellan verken. Öhrling PWC:s slutsats innebär i sin förlängning att det faktum att vägprojekten i denna planeringsomgång uppvisar en bättre samhällsekonomisk lönsamhet än banprojekten inte kan tas till intäkt för att ramen för väginvesteringar borde öka mer än ramen för järnvägsinvesteringar.

5.1 Järnvägsinvesteringar

Regeringens beslut om den nationella banhållningsplanen innebär en kraftfull satsning på förbättrad infrastruktur för järnvägen. Järnvägsnätet kommer att fortsätta att anpassas för högre hastigheter. Förutsättningarna för regional järnvägstrafik förbättras genom spårinvesteringar i befolkningstäta områden samt statsbidrag till spårfordon. Godstrafiken kan effektiviseras genom spårinvesteringar i de stora godstransportkorridorerna, ökad axellast och anpassad lastprofil samt förbättrade anslutningar till kombiterminaler och industriområden.

Åtgärder i den nordiska triangeln har getts särskilt hög prioritet eftersom de är angelägna för tillväxten i landet.

Tabell 5.1 Investeringar i den nationella banhållningsplanen

Bana	Åtgärd	Miljoner kronor
Västra stambanan	Flens bangård	120
Västra stambanan	Floda–Aspen	820
Västra stambanan	Övriga uppgraderingar	235
Södra stambanan	Mjölby bangårdsombyggnad	158
Södra stambanan	Ostlänken etapp 1	2 400
Södra stambanan	Flackarp–Arlöv	1 100
Södra stambanan	250km/h samt ERTMS	525
Södra stambanan	Linköping, kapacitetsförstärkning	205
Södra stambanan	Övriga uppgraderingar	320
Väst kustbanan	Hallandsås	5 230
Väst kustbanan	Dubbelspårsutbyggnader	420
Väst kustbanan	Förslöv–Ängelholm	430
Väst kustbanan	Falkenberg	960
Väst kustbanan	Varberg	1 245
Väst kustbanan	Ängelholm–Maria, etapp 1	360
Kust till kustbanan	Fjärrblockering, bangårdsombyggnader	26
Kust till kustbanan	Nybro bangård	95
Kust till kustbanan	Emmaboda–Karlskrona	500
Kust till kustbanan	Fjärrblockering, bangårdsombyggnader	455
Kust till kustbanan	Mölnlycke–Rävlanda	1 100
Ostkustbanan	Dubbelspårsutbyggnader	296
Ostkustbanan	Uppsala resecentrum, bangårdsombyggnad	790
Ostkustbanan	Dubbelspårsetapper Gävle–Uppsala	280
Ostkustbanan	ERTMS Stockholm–Sundsvall	400
Ostkustbanan	Knivsta, Märsta bangårdsombyggnader	200
Ostkustbanan	Gävle/Kilafors–Sundsvall	1 260
Ostkustbanan	Övriga uppgraderingar	40
Dalabanan	Kapacitetsförstärkning	245
Stambanan genom övre Norrland	Umeå, ny godsbangård	780

		315 Prop. 2003/04:95
Stambanan genom övre Norrland	Kapacitetsförstärkning	235
Stambanan genom övre Norrland	Övriga uppgraderingar	207
Norra stambanan	Hastighetsanpassning Gävle–Östersund	180
Norra stambanan	Övriga uppgraderingar	287
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg rangerbangård	1 100
Godsstråket genom Bergslagen	Mjölby–Motala	2 065
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Degerön	290
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Nässjö, förstärkt kraftförsörjning	600
Godsstråket genom Bergslagen	Övriga uppgraderingar	185
Bergslagsbanan	Fjärrblockering, mötesstationer	210
Bergslagsbanan	Falun–Borlänge	600
Bergslagsbanan	Övriga uppgraderingar	644
Norge/Vänernbanan	Dubbelspår Trollhättan–Öxnared	5 100
Norge/Vänernbanan	Dubbelspår Göteborg–Trollhättan	290
Norge/Vänernbanan	Marieholm, triangelspår	125
Norge/Vänernbanan	Övriga uppgraderingar	330
Värmlandsbanan	Karlstad	160
Skånebanan	Övriga uppgraderingar	290
Jönköpingsbanan	Jönköping–Rocksjön	110
Jönköpingsbanan	Övriga uppgraderingar	415
Älvsborgsbanan	Övriga uppgraderingar	235
Mälarbanan	Kolbäck, bangårdsombyggnad	1 350
Svealandsbanan	Kapacitetsförstärkning	100
Svealandsbanan	Södertälje–Eskilstuna, kraftförsörjning	520
Nynäsbanan	Kapacitetsförstärkning	15
Nynäsbanan	Övriga uppgraderingar	110
Mittbanan	Övriga uppgraderingar	210
Malmbanan	Kapacitetsförstärkning	8 156
Stockholm	Mälartunneln	548
Stockholm	Årstabron	260
Stockholm	Plattformsanpassning	290
Stockholm	Södra infarten	490
Stockholm	Förstärkt kraftförsörjning	320
Stockholm	Norra infarten	470
Stockholm	Alvik–Solna, snabbspårväg	680
Stockholm	Slussen–Hammarby Sjöstad, snabbspårväg	315
Stockholm	Stockholm–Sörentorp	40
Stockholm	Roslagsbanan, planskild korsning	85
Stockholm	Övriga uppgraderingar	55
Göteborg	Hamnbanan, elektrifiering	580
Göteborg	Breddning av midjan, signalställverk	295
Göteborg	Godstågsviadukten	820
Göteborg	Kapacitet bangården	75
Göteborg	Spårvägar	50
Göteborg	Sävenäs rangerbangård, ny infart	7 000
Malmö	Citytunneln	585
Malmö	Fyrspår Malmö–Arlöv	590
Malmö	Personbangård	945
Godsstråket genom Skåne	Fjärrblockering, kapacitetsförstärkning	120
Godsstråket genom Skåne	Trelleborgs bangård	2 670
Haparandabanen	Nytt enkelspår och upprustning	13 200
Botniabanen	Nyland–Umeå	405
Botniabanen	Kraftförsörjning, resecentrum	3 000
Norrbotniabanen	Etapp 1	

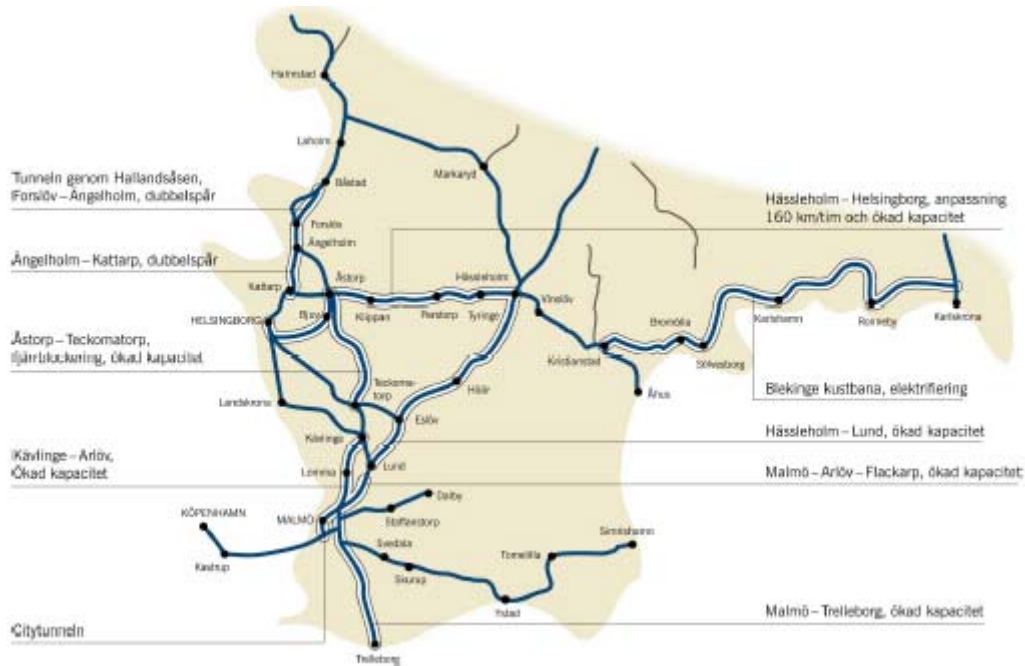
Ådalsbanan	Uppgradering	3 588	Prop. 2003/04:95
Ådalsbanan	resecentrum Härnösand, Kramfors	68	
Ådalsbanan	STAX 25 Nyland - Långsele	364	
Ådalsbanan	Planskildheter Sundsvall	330	
Piteåbanan	Övriga uppgraderingar	72	
Västerdalsbanan	Kapacitetsförstärkning	30	
Södertälje centrum	hamn–Södertälje Dubbelspår	315	
Stångådalbanan/Tjustbanan	Hastighetshöjande åtgärder	250	
Bohusbanan	Fjärrblockering	220	
Nässjö/Jönköping–Värnamo–Halmstad	Fjärrblockering	120	
Blekinge kustbana	Elektrifiering	710	
Malmö–Staffanstorps–Dalby	Utbyggnad	100	
Övriga banor	Trafikstyrningssystem	655	
Inlandsbanan	Bärighet, trafikstyrning, drift	610	
Statsbidrag till regionala spårfordon		4 500	
Sanering av förorenad mark		400	
Buller, etapp 2		500	
Plankorsningssäkerhet		270	
Forskning, utveckling och demonstration		800	
Anpassning av stationer för funktionshindrade m.m.		800	
Marknadsåtgärder		700	
Anslutning till kombiterminaler och industriområden		1 100	
Bärighet och lastprofil		1 752	
Godstågssatsning		400	
Utbyte av el- och teleanläggningar		3 460	
Detektorer		175	
MobiSIR, etapp 5		225	
Teleinvesteringar, övrigt		1 550	
Tidigareläggningar 2002–2004		2 580	
Övrigt		1 780	
Summa		107 741	

Den granskning av kostnadsunderlaget som regeringen låtit genomföra visar att det finns risk för kostnadsökningar i projekten. Kostnadsökningar innebär att andra projekt riskerar att försenas på grund av brist på medel. De kan även betyda att regeringens beslut om prioriteringar, som grundar sig på en jämförelse av de effekter ett projekt har i förhållande till kostnaderna, utgår från ett felaktigt beslutsunderlag. Regeringen har därför beslutat att en kostnadsökning på minst 10 % för något objekt i förhållande till den kostnadsuppgift som finns i Banverkets planförslag, innebär att objektet skall omprövas och planen revideras.

De största investeringarna redovisas på kartorna på följande sidor.

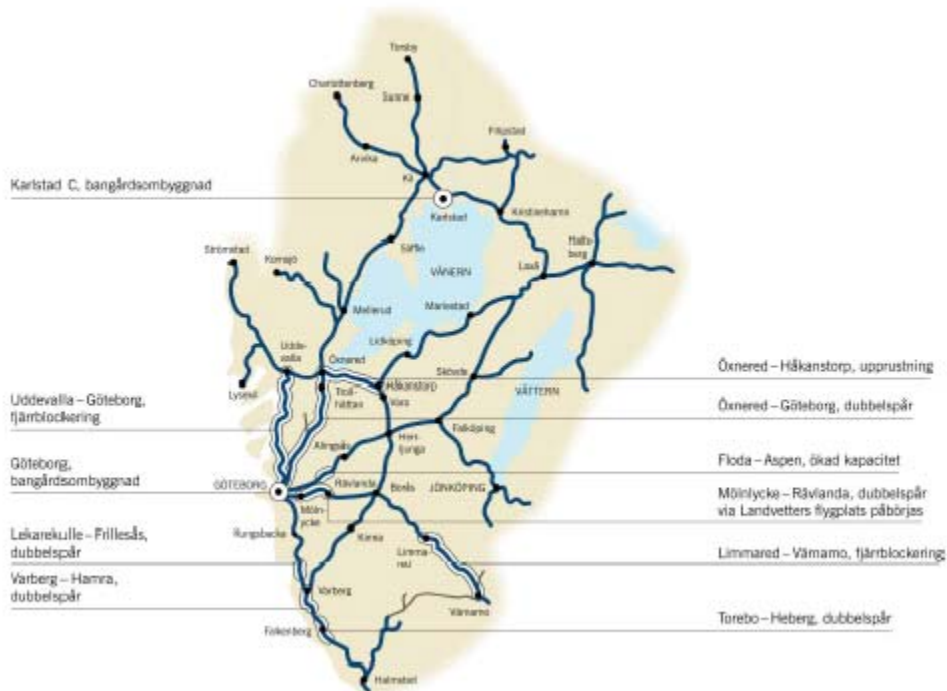


Figur 5.2 Investeringar i Sydsverige





Figur 5.4 Investeringar i Västsverige





Figur 5.6 Investeringar i Bergslagen





Figur 5.8 Investeringar i norra Norrland

