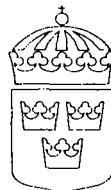


Regeringens proposition

1992/93:176

om investeringar i trafikens infrastruktur m.m.



Prop.
1992/93:176

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 4 mars 1993.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i denna proposition trafikpolitikens förutsättningar och utgångspunkter samt lämnar förslag om inriktning och finansiering av framtida investeringar i trafikens infrastruktur.

En långsiktig inriktning för utbyggnaden av väg- och järnvägsnäten bör läggas fast. Inriktningen bör vara att väginvesteringarna planeras för ekonomisk tillväxt, ökad trafiksäkerhet och med hänsyn till miljö och regionala balansfaktorer genom bl. a. utbyggnad av ett stamvägnät med hög standard, bärighetshöjande åtgärder samt genom att järnvägsinvesteringarna inriktas mot ökad tillgänglighet och bättre miljö. Investeringsinriktningen bör dock kompletteras och modifieras i syfte att få en lämplig avvägning mot övriga trafikpolitiska mål. Mot denna bakgrund bör väg- och järnvägsinvesteringar planeras inom en ram om totalt 88 miljarder kronor för perioden 1994–2003. Därtill kommer finansieringen av 10 miljarder kronor för sådana projekt som redan har beslutats inom den av riksdagen tidigare beslutade planeringsramen om 20 miljarder kronor. Det betyder att det i denna proposition redovisas förslag som sammanlagt omfattar 98 miljarder kronor. Planeringsramen skall fördelas med 32 miljarder kronor för investeringar i stomjärnvägar, med 40 miljarder kronor för investeringar i riksvägar, med 9 miljarder kronor för investeringar i länstrafikanläggningar och med 7 miljarder kronor för bärighetsåtgärder på vägar.

Vägverkets och Banverkets investeringar i vägar, järnvägar och länstrafikanläggningar bör finansieras genom att lån tas upp i Riksgäldskontoret i stället för genom anslag. Kapitalkostnaderna för lånefinansierade investeringar skall betalas genom ett särskilt anslag.

Riksdagen beslutar varje år om låneramens storlek för de närmaste tre åren. Vägverket och Banverket får tillsammans ta upp lån i Riksgäldskontoret under budgetåren 1993/94–1995/96 om högst 36 miljarder kronor för nya investeringar.

Regeringen kommer noga att följa verkens investeringar samt deras utnyttjande av låneramen genom regelbundna rapporteringar.

Planeringsinriktningen för utbyggnaden av vägsystemet i huvudsak bör bygga på Vägverkets inriktning Trafiksäkerhet, modifierad och kompletterad med hänsyn till nödvändigheten av att uppnå bättre regional balans och en långsiktigt god miljö. Investeringsnivån för riksvägar bör vara 40 miljarder kronor. Planeringsramen bör fördelas med 32 miljarder kronor för stamvägar och med 8 miljarder kronor för övriga riksvägar.

Ett stamvägnät skall omfatta vägarna E 4, E 6, E 20, E 18, E 22, Rv70, Rv64/48 och del av Rv45. Av trafiksäkerhetsskäl bör Rv40, Rv26 och Rv56/67 tillföras stamvägnätet och av regionalpolitiska skäl bör nätet kompletteras med Rv45 norr, Rv50, Rv60 och E 65. Av samma skäl bör också vägarna E 10, E 12 och E 14 tillföras stamvägnätet. På samma sätt bör av trafiksäkerhetsskäl Rv25 och Rv31/33 tillföras detta nät.

I propositionen föreslås att medel avsätts för en bro över Ångermanälven på väg E 4. Regeringen har för det s.k. Veda-projektet, med stöd av 6 kap. 2 § lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. begärt en redovisning av bl.a. miljöeffekterna.

Den långsiktiga inriktningen av järnvägens utbyggnad bör grundas på det av Banverket utarbetade investeringsalternativet "Hög" med inriktning mot miljö och tillgänglighet, modifierat med hänsyn dels till en avsikt att snabbt bygga ut järnvägen mellan befolkningstäta områden, dels till behovet av att säkerställa en regional balans och att vinna fördelar för miljön samt att tillgodose näringslivets grundläggande transportbehov. Den långsiktiga inriktningen av järnvägsinvesteringarna skall syfta till en generell upprustning av järnvägsnätet för såväl person- som godstrafik. I den långsiktiga inriktningen ingår också en viss utvidgning av järnvägssystemet.

Av planeringsramen avsätts 32 miljarder kronor för järnvägens infrastruktur. Medlen omfattar Banverkets grundsatsning på 15 miljarder kronor plus en tilläggsatsning om 17 miljarder kronor. Av skuldsättningsramen bör 22 miljarder kronor avsättas för järnvägen.

Arlandabanan bör byggas färdig genom att 2 miljarder kronor avsätts för investeringar i det s.k. Fyrspåret till Rosersberg och för utbyggnaden av den s.k. Norra böjen. Spårsystemen och terminalerna vid Häggvik, Karlberg och Centralstationen finansieras på annat sätt.

Nordlänken och Botniabanan bör ingå i en långsiktig inriktning. Satsningar på Götalandsbanan och på Riksbangård Syd bör närmare analyseras inom ramen för speciella projekt.

Inriktningen av investeringar i länstrafikanläggningar bör följa den inriktning som föreslagits för vägar och järnvägar. Av planeringsramen bör för dessa investeringar 9 miljarder kronor avsättas. Inom ramen för länstrafikanlägningsplanen bör länsstyrelserna fr.o.m. budgetåret 1993/94 ges möjlighet att prioritera även investeringar i kommunala flygplatser.

Luftfartens infrastruktur är av stor betydelse för den nationella trafikför-

sörjningen. De av Luftfartsverket planerade strategiska investeringarna ligger väl i linje med regeringens strävanden beträffande en förbättrad infrastruktur. Vidmakthållande och kapacitetshöjande investeringar som den tredje rullbanan på Arlanda och ett moderniserat flygtrafiktjänstsystem är angelägna.

Sjöfart är ett flexibelt och lättetablerat trafikslag med relativt små krav på utbyggnad av *infrastrukturen*. *Sjöfartens infrastruktur i form av farleder och hamnar kommer efter vissa anpassningar att ha den kapacitet som krävs för att klara ökade godstransportmängder.*

Rödkobbsleden, Sandgrönnsleden och Flintrännan är farledsprojekt som kan bli aktuella under den kommande 10-årsperioden.

Stockholm

Vägverket får för investeringar dels på Södertörnsleden, dels på väg E 18, delen Söderhall-Rösa, ta i anspråk 500 miljoner kronor inom den låneram som föreslås anvisad för Vägverkets investeringar i vägar. Upptagna lån skall, när riksdagen bemyndigat regeringen att besluta om garantier för utbyggnaden av trafiklederna i Stockholm, överföras till vägledsprojektet i Stockholm.

För investeringar i kollektivtrafiksystemet i Stockholmsregionen får kvarstående reservation på anslaget K 1. Investeringar i trafikens infrastruktur belastas med 1 600 miljoner kronor.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 4 mars 1993.

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden Laurén, Hörnlund, Olsson, af Ugglas, Thurdin, Hellsvik, Davidson, Odell, P. Westerberg.

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om investeringar i trafikens infrastruktur m.m.

1 Trafikpolitikens förutsättningar och utgångspunkter

1.1 Inledning

Min bedömning:

- Satsningar på infrastrukturen i Sverige måste få en speciell tyngd för att vi i möjligaste mån skall kunna kompensera våra geografiska nackdelar. Detta gäller oavsett det faktum att Sverige i jämförelse med kontinenten är glesbefolkat och att vårt lands transportnät i allmänhet inte är lika hårt belastade.
- I utformningen av investeringspolitiken bör vi ta fasta på karaktärsdragen hos den svenska transportmiljön och inrikta oss mot ett effektivt och trafiksäkert vägnät tillsammans med ett järnvägsnät som kan attrahera trafikanter i områden där järnvägen har de ekonomiska förutsättningarna och som framför allt kan gynna godstransporterna på långa avstånd inom landet och i utrikeshandeln.

Bakgrunden till min bedömning:*Gällande trafikpolitiska beslut*

Den nu gällande trafikpolitiska inriktningen grundas i allt väsentligt på 1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50, bet. 1987/88:TU13, rskr. 1987/88:159). Genom senare beslut av riksdagen våren 1991 (prop. 1990/91:87, bet. 1990/91:TU24, rskr. 1990/91:286) och våren 1992 (prop. 1991/92:100 bil. 8, bet. 1991/92:TU22, rskr. 1991/92:333) har 1988 års beslut kodifierats och preciserats. 1988 års beslut ger i ringa grad vägledning i fråga om prioritering mellan olika trafikpolitiska delmål. De senare besluten har i viss utsträckning kommit att innebära att det s.k. effektivitetsmålet givits större tyngd än i det ursprungliga beslutet. Vidare fokuserar de senare beslu-

ten mycket tydligare på infrastrukturens betydelse för andra politikområden än vad som var fallet år 1988. Prop. 1992/93:176

De trafikpolitiska målen

Den gällande övergripande målformuleringen för trafikpolitiken är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhälls-ekonomiska kostnader.

Detta mål vidareutvecklas i fem delmål:

- Minimimålet; transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses.
- Effektivitetsmålet; transportsystemet skall utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet.
- Säkerhetsmålet; transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.
- Miljömålet; transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och en långsiktigt god hushållning med naturresurser främjas.
- Det regionalpolitiska målet; transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans.

Beträffande inriktningen av trafikpolitiken i stort gäller sedan år 1988 att konsumenterna bör ha så stor valfrihet som möjligt när det gäller utnyttjandet av olika trafikmedel.

Ett miljöanpassat transportsystem

I propositionen 1990/91:90, En god livsmiljö, lades grunden till en strategi för ett miljöanpassat transportsystem. Min företrädare anförde att det fortsatta arbetet med trafikens miljöanpassning bör baseras på en avvägning mellan behovet av att utveckla transporterna för att möta 2000-talets behov och nödvändigheten av att miljöanpassa trafiken. En grundläggande uppgift är att förändra systemet så att det klarar de krav som resenärer och transportköpare ställer samtidigt som miljö- och hälsoproblemen bemästras.

I de två senaste årens budgetpropositioner har jag betonat att en av regeringens fyra huvuduppgifter är att forma en långsiktig och hållbar utveckling av miljön.

Utsläppen från transportsektorn

Som ett led i strävandena att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling har riksdagen beslutat om etappmål för minskning av utsläppen av bl.a. koldioxid och försurande ämnen. Trafikverkens miljörapporter visar att det krävs omfattande åtgärder inom transportsektorn för att den skall kunna bidra till att målen uppnås. Enbart investeringar i infrastruktur är inte tillräckligt för att minska utsläppen från exempelvis bil- och flygtrafik i den utsträckning som är nödvändigt för att svara upp mot det trafikpolitiska miljömålet.

Åtgärder vid källan, samt insatser som möjliggör förändrade transportmönster, är därför av grundläggande betydelse för att begränsa utsläppen. Jag kommer senare i föredragningen att beröra olika typer av utsläpp och åtgärder för att minska dessa.

Ett långsiktigt hållbart transportmönster

I Agenda 21 från Riokonferensen om miljö och utveckling har frågan om ett långsiktigt hållbart transportmönster behandlats. Där framhålls att regeringarna bör främja kostnadseffektiva, mindre förorenande och säkrare transportsystem särskilt för kollektivtrafik.

En viktig åtgärd för att integrera miljöhänsyn med transportpolitik, inte minst vad gäller förbättringar i stadsmiljön, är främjandet av kollektivtrafik som ett alternativ till privatbil. Offentliga och privata investeringar kommer härvid att vara viktiga. Ett exempel på detta är de satsningar som genomförs i de tre storstäderna genom en utbyggnad av kollektivtrafiken.

Den fysiska planeringen kan också ge bidrag till en förbättring av kollektivtrafiken genom god samordning med transportplaneringen i syfte att minska miljöeffekterna.

Investeringar från miljösynpunkt

Trafikverkens investeringsplanering har inte primärt haft som mål att minska transportsektorns miljöeffekter utan syftar till att ange alternativa investeringsinriktningar som i olika grad uppfyller även andra målsättningar. Regeringen har dock funnit det möjligt att med beaktande av miljöaspekterna lämna förslag till inriktning av den långsiktiga investeringsplaneringen. Förslagen ger utrymme för den utbyggnad som inte minst av effektivitetsskäl är nödvändig samtidigt som miljökraven kan uppnås med åtgärder som vidtas vid källan.

Det presenterade materialet ger dock inte ett fullständigt och övergripande underlag för en bedömning på längre sikt. En samlad miljöanpassad vision av det framtida samhället måste ligga till grund för överväganden om åtgärder som är nödvändiga inom olika samhällssektorer. Transporterna är en mycket viktig sektor i detta sammanhang.

Mycket stora framsteg har gjorts när det gäller att minska fordonens utsläpp av hälsofarliga och försurande ämnen. Det krävs dock ytterligare åtgärder på detta område, främst när det gäller att säkerställa funktionen hos reningsutrustningen under hela fordonens livslängd. Regeringen kommer inom kort att tillsätta en utredning om trafikmiljöfrågor.

Utsläppen av koldioxid kan inte minskas genom avgasrening, utan är direkt beroende av förbrukningen av fossila bränslen. Regeringen har tidigare beslutat om en proposition om åtgärder mot klimatförändringar. I propositionen aviserar en utredning om trafik och miljö. Utredningen skall bl.a. ta fram ett förslag till koldioxidstrategi för transportsektorn baserad på tre övergripande inriktningar:

- Minskning av fordonens bränsleförbrukning
- Introduktion av biobränslen
- Ökad konkurrenskraft för kollektivtrafik och kombinerade transporter

Aktuella trafikprognoser

Utgångspunkter för trafikverkens bedömningar av den framtida trafikutvecklingen är bakomliggande prognoser för bl.a. den allmänna ekonomiska tillväxten, för näringslivets strukturomvandling, för befolkningsutvecklingen, för sysselsättningsgraden och för bränslepriserna.

I den Basprognos för persontransporter som utvecklats gemensamt av verken med Banverket som huvudansvarig har utgångspunkten varit den konjunkturutveckling som långtidsutredningen redovisat år 1990 (LU90). LU90:s bedömningar har justerats med hänsyn till den ekonomiska utvecklingen åren 1991–1992.

Kalkylen bygger bl.a. på en real ökning av bensinpriset med i genomsnitt 2,3 % per år till år 2005. Befolkningen i Sverige beräknas öka från 8,6 miljoner år 1989 till 9,1 miljoner år 2005 och 9,4 miljoner år 2020.

Prognos för persontrafiken

Under perioden 1989–2005 beräknas det totala persontransportarbetet i Sverige öka med ca 18 %, vilket är en årlig ökningstakt på drygt 1 %. Det långväga resandet beräknas öka med 34 % medan det kortväga beräknas öka med 12 %. Detta innebär att trafikens tillväxt fortsätter att minska.

Prognos för godstransporterna

Det totala godstransportarbetet i Sverige beräknas öka med drygt 25 % fram till år 2005. Till år 2020 beräknas det öka med drygt 70 %, vilket motsvarar en tillväxt av ca 2 % per år under perioden. Det är klart lägre än 1950- och 1960-talens ökningstakt (5 % per år), något lägre än 1970-talets (2,1 %) men högre än under 1980-talet (1,1 %). Fördelningen på transportmedel är svårbedömd. Konkurrensen mellan de olika transportslagen är på kort sikt begränsad. Varuslag, transportavstånd och existerande anläggningar, liksom servicenivån på och kostnader för transporttjänsterna, avgör valet av transportmedel. Därigenom blir utvecklingen av näringslivsstruktur, handelsmönster och transportmedlens relativa kostnadsutveckling styrande. På kort sikt beräknas förändringarna av fördelningen på transportmedel bli små.

Skälen för min bedömning:

Problembilden

1990-talet har av många förutsetts bli infrastrukturens årtionde. De bedömningar och den utveckling som ligger bakom denna begreppsbildning är gemensamma för många länder. Under en lång rad av år har väg- och järnvägsinvesteringarnas andel av bruttonationalprodukten sjunkit. Samtidigt har kostnaderna för drift och underhåll av infrastrukturen gradvis kommit att dominera över investeringarna. För Sveriges del har drift och underhåll på senare tid kostat ca 8 miljarder kronor årligen medan investeringarna utgjort ca 5 miljarder kronor per år. I många fall har dessa kostnader ändå varit lägre än vad som motsvarats av förslitningen, vilket medfört en faktisk desinvestering i väg- och järnvägsnäten.

I jämförelse med många andra länder har Sverige i detta avseende haft en ogynnsam position. Under åren 1980–1988 var infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP knappt 0,6 % medan genomsnittet för OECD-länderna var drygt 1 %. I Tyskland och Frankrike var andelarna 1,4 resp. 1,1 % medan Englands motsvarande värde var drygt 0,6 %.

En jämförelse över tiden visar, att de svenska infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP var 2 % år 1963 och att andelen kontinuerligt sjönk till en lägsta nivå av 0,4 % år 1987. Under det innevarande budgetåret beräknas investeringar för 13 miljarder kronor bli genomförda. Det är nästan dubbelt så mycket som under förra året och tre gånger så mycket som under ett normalår under 1980-talet.

Sveriges närmande till det övriga Europa gör att satsningar på förbättring av väg- och järnvägstrafikens kapacitet och kvalitet får särskilt stor betydelse. Hälften av landets produktion exporteras, och tre fjärdedelar av denna export går till Europa. Samtidigt kan vi konstatera att Sveriges geografiska läge missgynnar utrikeshandeln bl.a. genom de långa avstånden och genom landets långa nordsydliga utsträckning.

I första hand måste vi kompensera den desinvestering som främst 1980-talet fört med sig. Denna återhämtningsprocess inleddes vid övergången till 1990-talet och måste nu fortsätta och avlösas av en standardhöjning. De nödvändiga investeringsbeloppen är emellertid stora. Möjligheterna till traditionell anslagsfinansiering är samtidigt begränsade. Alternativa finansieringsmetoder såsom avgiftssystem och lån måste därför utnyttjas. Sådana nya metoder kan emellertid inte heller användas utan restriktioner. Detta gör att alla de investeringar som kan identifieras som nödvändiga eller synnerligen önskvärda inte kommer att kunna genomföras. Ett svårt men angeläget prioriteringsarbete förestår därför.

Landets transportsystem är inte överbelastat över hela sin areal. Antalet vägfordonsrörelser per dygn och hektar är i Sverige 4 medan motsvarande belastningstal i f.d. Västtyskland är 41, i Storbritannien 32 och i Nederländerna 52. I ett europeiskt perspektiv är Sverige således från trafiksynpunkt att betrakta som en glesbygd. Detta gör att de transportproblem Sverige har att lösa delvis är annorlunda än i Västeuropas kärna. Trängselproblemen är mindre.

Infrastrukturens effekter

Tillväxten och välfärdsutvecklingen på lång sikt bestäms av produktiviteten i ekonomin, dvs. förmågan att effektivt utnyttja produktionsresurser. En förbättrad produktivitet medger ökad produktion med oförändrad resursinsats eller oförändrad produktionsnivå med minskat resursutnyttjande. Behovet av att öka produktiviteten inom samtliga sektorer i ekonomin är en central utgångspunkt för näringspolitiken. Produktiviteten påverkas av en rad faktorer såsom nya tekniska och organisatoriska lösningar liksom utbildningsnivå och arbetskraftens yrkesskicklighet. Framsteg inom dessa områden kommer till stånd genom näringslivets fortlöpande investeringar i realkapital och mänskligt kunnande. Inom viktiga områden gör staten också sådana produktivetsfrämjande investeringar.

Exempel på sådana är investeringar i olika typer av kommunikationssystem som på ett påtagligt sätt främjar näringslivets effektivitet och utvecklingspotential. Statens insatser och investeringar inom detta område får också i framtiden stor betydelse för den ekonomiska tillväxten. Från näringspolitisk utgångspunkt är det angeläget att politiken inriktas på att främja förmågan till en offensiv strukturanpassning i en alltmer internationaliserad ekonomi. För ett litet land som Sverige är möjligheten till fri handel över gränserna av stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen. Utrikeshandel ger möjlighet till specialisering, vilket gynnar en effektiv resursanvändning som i sin tur leder till lägre priser och en ökad variation i varuutbudet. Genom handel utvidgas marknaden så att företag bättre kan utnyttja stor-driftsfördelar av olika slag och därigenom sänka sina styckkostnader. En fri utrikeshandel ger också ett konkurrenstryck som stimulerar förnyelse och utveckling inom näringslivet. Uppgiften är alltså att begränsa de fysiska hindren och undanröja politiska hinder för handel, produktion och transporter. Utbyggnad av infrastrukturen stöder en sådan politik.

Riksdagen har lagt fast mycket högt ställda mål för en säkrare trafik. Trafiksäkerheten påverkas i positiv riktning av en förbättring och effektivisering av infrastrukturen. De av riksdagen fastställda trafiksäkerhetsmålen kan uppnås genom förbättringar av infrastrukturen kombinerade med andra åtgärder. Det gäller dels att höja säkerheten på vägarna genom förbättringar i vägsystemet, dels att genom strategiska järnvägs- och kollektivtrafiksatsningar ta till vara möjligheten att överföra trafik från väg till järnväg.

Högt ställda krav på en god miljö och varaktig hushållning med resurser påverkar utformningen av infrastrukturen, och om den förbättras reduceras energiförbrukningen och mängden luftföroreningar. En rätt utbyggd infrastruktur med en starkt ställning för järnvägen utgör en plattform för miljöförbättringar som måste byggas på med åtgärder riktade mot fordon och bränslen. Vägförkortningar och eliminerande av flaskhalsar minskar utsläppen av skadliga ämnen till luften. Satsningar på kollektivtrafik och järnvägsprojekt dämpar biltrafikens tillväxt.

En av de fyra stora uppgifter som regeringen anger i regeringsförklaringen är att utforma en långsiktig och hållbar utveckling till ett samhälle med frisk luft och rent vatten, levande sjöar och skogar. Att förverkliga detta mål är ett långsiktigt arbete. Investeringar i infrastruktur är exempel på åtgärder som har mycket långsiktiga effekter. De investeringar som genomförs under 1990-talet kommer att ha återverkningar långt in på nästa sekel. Uppgiften att skapa förutsättningar för en långsiktig och hållbar utveckling har därför spelat en viktig roll i regeringens prioritering mellan de olika trafikslagen.

Rätt planerade investeringar i infrastrukturen kan också ge positiva regionalpolitiska effekter. Förbättringar av kommunikationssystemen sänker transport- och kontaktkostnaderna och kan därigenom bidra till ekonomisk utveckling i en region och till en bättre fungerande arbetsmarknad. Ett väl fungerande telesystem med nya tjänster kan i kombination med bra transportsystem skapa helt nya förutsättningar för ekonomisk utveckling i tidigare mindre gynnade områden. Infrastruktur är emellertid endast en förutsättning för utveckling, och det finns inget direkt samband mellan en investe-

rings omfattning och utvecklingspotentialen. Överstandard ger inte snabba utveckling.

En bra infrastruktur är en nödvändig men inte tillräcklig förutsättning för regional utveckling. Bra infrastruktur och hög tillgänglighet understödjer ekonomisk tillväxt.

1.2 Infrastrukturens betydelse

Min bedömning:

- Utbyggnad av infrastrukturen bidrar till att uppfylla flera samhällsmål.
- Såväl ekonomisk tillväxt, miljö, trafiksäkerhet som regional utveckling kan förbättras genom en välplanerad infrastrukturutbyggnad.
- Infrastrukturutbyggnad kan dock inte som enskild åtgärd lösa problemen med tillväxt, miljö, trafiksäkerhet eller regional balans. Investeringsåtgärderna måste kompletteras med andra åtgärder.

Bakgrunden till och skälen för min bedömning:

Infrastruktur och ekonomisk utveckling

Infrastrukturens inverkan på samhällsekonomin har ingående studerats under de senaste åren. Allmänt sett har man funnit tre slags effekter. Infrastrukturen har utbudseffekter i form av kortare transporttider, mindre trängsel och därmed lägre kostnader för transportkonsumenterna. Den har också efterfrågeeffekter, dvs. utbyggnad genererar nya varor och tjänster. Den kan därtill väntas ge vad som kallas laterala effekter, dvs. innovationer och nyföretagande som följer i investeringarnas spår liksom också insikten om att gammal teknik och gamla vanor måste utvecklas.

Alla dessa tre effekter, nytt utbud, ny efterfrågan och nya idéer, påverkar samhällsekonomin. De har framför allt betydelse i ett långsiktigt tillväxtperspektiv. Kortsiktiga stabiliseringspolitiska effekter skall dock inte underskattas. Därför är tidigareläggningar av angelägna infrastrukturprojekt och särskilda satsningar på upprustning och underhåll av länsvägar och länsvägar nödvändiga i dagens läge.

Regeringen avser därför att i kompletteringspropositionen återkomma med förslag om sysselsättningsfrämjande åtgärder som riktas mot upprustning och förbättring av länsvägar och länsvägar. Dessa särskilda konjunkturberoende insatser kan ses som ett komplement till de långsiktiga och samlade insatser i upprustningar och investeringar i det nationella och regionala transportnätet som i dag presenteras för den kommande tioårsperioden.

De långsiktiga investeringarna i det nationella transportnätet ökar vidare förutsättningarna för en god regional utveckling i hela landet. De särskilda medel för sysselsättningsfrämjande åtgärder som avses avsättas för särskilda insatser på länsvägnätet förstärker de positiva regionala effekterna.

De medel som kommer att användas för särskilda insatser på länsvägnätet ökar de positiva regionala effekterna och stärker förutsättningarna för en positiv utveckling på landsbygden. Länsjärnvägarna spelar också en viktig roll i den regionala trafikförsörjningen. Erfarenheterna från olika delar av landet visar att det är möjligt att ordna attraktiv persontrafik på många länsjärnvägar. En sådan trafik bidrar till att stärka utvecklingskraften i städer och mindre orter längs banans sträckning.

Exempel på länsjärnvägar där länsstyrelserna tidigare har anmält särskilt intresse av investeringar är Blekinge Kustbana, Bohusbanan, Stångådalsbanan, Hargshamnbanan och Haparandabanan som föreslås ingå i stomnätet. Det måste ankomma på resp. länsstyrelse att göra nödvändiga prioriteringar och bedömningar av det framtida trafikunderlaget.

Jag gör bedömningen att satsningarna för att snabbt utveckla och förbättra länsjärnvägarna och länsvägarna kräver flera olika insatser.

För det första kommer jag senare att föreslå att fördelningen av medel till byggande av länstrafikanläggningar görs så att särskilt omfattande insatser kan genomföras under de två kommande budgetåren.

För budgetåret 1993/94 bör därför den del av skuldsättningsramen som är avsedd för byggande av länstrafikanläggningar, och som till helt övervägande del används för investeringar i länsvägar, höjas. Även under det följande budgetåret anser jag att det är motiverat att på detta sätt tidigarelägga investeringar.

En sådan tidigareläggning leder till ökade kapitaltjänstkostnader. Dessa ökade kostnader bör kunna betalas inom ramen för de särskilda insatser som jag nu vidare avser att föreslå.

För det andra bör nämligen, förutom den nu föreslagna tidigareläggningen inom ramen för den totala planeringsramen för länstrafikanläggningar, särskilda insatser göras för utvecklingen av infrastrukturen. Dessa särskilda insatser bör riktas mot upprustning och underhåll av länsvägar och länsjärnvägar. Medlen bör fördelas med hänsyn till upprustningsbehovet och till arbetsmarknadsläget i länen. Vid fördelning av medlen bör också hänsyn tas till i vilka län övriga investeringar i det regionala transportnätet är av jämförelsevis mindre omfattning.

Motivet för dessa särskilda insatser är det svåra arbetsmarknadsläget och det är därför viktigt att dessa investeringar inriktas mot projekt som kan påbörjas snabbt och där sysselsättningseffekten är hög.

Även om regeringen räknar med att arbetsmarknadsläget för anläggningsarbetare kommer att förbättras som en följd av bl.a. den omfattande ökningen av infrastrukturinvesteringarna som föreslås i denna proposition, anser jag att denna form av särskilda åtgärder, i samma utsträckning kan förväntas vara nödvändiga även under budgetåret 1994/95. I denna fråga har jag samrått med chefen för Arbetsmarknadsdepartementet.

Regeringen avser att i kompletteringspropositionen presentera utformningen av de arbetsmarknadspolitiskt motiverade infrastrukturella insatserna.

De särskilda insatserna bör, inkl. kostnaderna för tidigareläggningen av investeringarna uppgå till 1,2 miljarder kronor under det kommande budgetåret. Mot bakgrund av de bedömningar som kan göras av utvecklingen på

arbetsmarknaden under de närmaste åren är det rimligt att räkna med att det även under budgetåret 1994/95 kommer att vara nödvändigt med insatser av denna art. Även om de närmare bedömningarna nu inte kan göras av omfattningen längre fram, kan insatserna under nämnda tvåårsperiod komma att uppgå till ca 2,5 miljarder kronor.

Sammanlagt innebär det att regeringen bedömer att länsstyrelserna redan under budgetåret 1993/94 kommer att kunna disponera ca 2,4 miljarder kronor för investeringar i länsvägar, länsjärnvägar och andra länstrafikanläggningar. Jag bedömer att motsvarande volym kommer att kunna upprätthållas även under budgetåret 1994/95.

Detta innebär att investeringsvolymen under dessa budgetår förstärks med ca 1,5 miljarder kronor jämfört med en linjär fördelning över tioårsperioden. Totalt skapas härmed ett ökat utrymme för investeringar med ovan angiven inriktning om ca 1,5 miljarder kronor de två kommande budgetåren.

Utöver dessa insatser vill jag även erinra om möjligheten att väg- och järnvägsarbeten utföres som beredskapsarbete. Regeringen följer fortlöpande utvecklingen på arbetsmarknaden och är beredd att föreslå sådana ramar för olika arbetsmarknadspolitiska insatser som är motiverade med hänsyn till arbetsmarknadsläget, sociala och ekonomiska förutsättningar. Utformningen av de ovan nämnda särskilda insatserna kommer att närmare beredas med sikte på att förslag kan föreläggas riksdagen i kompletteringspropositionen.

Med hänsyn till att förstärkningen motiveras av det ansträngda arbetsmarknadsläget har jag i detta ärende samrått med chefen för Arbetsmarknadsdepartementet.

Flera olika utvecklingstendenser inom näringslivet skärper kraven på transportsystemens kvalitet. Det gäller både resande och godstransporter. De ökade möjligheter, som informationsteknologins tillämpningar på telekommunikationsområdet ger när det gäller att styra och kontrollera produktions- och distributionsflöden, har gjort det möjligt för företag att hålla samman produktionssystem som innefattar komponenter och delsystem från många olika leverantörer. Globaliseringen innebär samtidigt att konkurrensen ökar, särskilt på produktområden där tekniken är internationellt tillgänglig. En reaktion på detta är att öka produktdifferentieringen för att ge kunderna mer värde för priset. En strukturomvandling som går i riktning från stora volymer och "economies of scale" till högt värde ("economies of scope") innebär att transportbehoven ökar men framför allt att kraven på kvalitet höjs. Detta gäller högteknologiprodukter likaväl som mogna produkter. Utvecklingen mot s.k. "just-in-time" produktion skärper också kraven på transportsystemen.

Som en konsekvens av dessa utvecklingstendenser ökar behoven av snabba och tillförlitliga transportlösningar när det gäller godsflödena. Det medför ökade krav på infrastrukturen i form av vägar och järnvägar. Parallellt med denna utveckling medför den ökande internationaliseringen av produktion, marknader och ägande samt strävan att decentralisera beslutsfattandet i näringslivet att kontaktberoendet och därmed efterfrågan på telekommunikation och persontransporter ökar.

De under senare år ökande kraven på att infrastrukturen måste förbättras skall ses mot denna bakgrund. Infrastrukturens betydelse för ekonomisk tillväxt ökar. Flera utredningar har påpekat att åtgärder för att förbättra infrastrukturen blir en allt viktigare del i den ekonomiska politiken i takt med att den ekonomiska integrationen minskar spelutrymmet för penning- och finanspolitiska åtgärder. I stället måste strukturpolitiska åtgärder vidtas som förbättrar ekonomins funktionssätt. Ett sätt att förbättra kvaliteten i transportsystemet är att dels binda samman landets olika delar på ett effektivt sätt, dels att öka tillgängligheten till de för vår ekonomi betydelsefulla europeiska marknaderna.

Ur ekonomisk-politisk synvinkel bör det också påpekas att infrastrukturinvesteringar traditionellt är ett instrument i stabiliseringspolitiken. Regeringen har vid skilda tillfällen lagt fram förslag om tidigareläggning av ny- och underhållsinvesterings i infrastrukturen. Även om de prioriteringar som då görs också har arbetsmarknadspolitiska inslag är det väsentligt att bibehålla den trafikpolitiska huvudinriktningen i de prioriteringar som görs.

Kommunikationssystemen blir allt mer integrerade. Elektronik kommer att få ökande betydelse också för utvecklingen av de fysiska transporterna. Integrationen mellan de olika transportslagen blir också starkare. På längre sikt kan denna integrering innebära radikalt förändrade kommunikationsmönster med lägre resursförbrukning som följd.

I Sverige pågår liksom i övriga delar av världen en intensiv forsknings- och utvecklingsverksamhet kring informationsteknologins användning inom transportsektorn. Kunskaperna är fortfarande ofullständiga om hur skilda typer av tillämpad informationsteknologi i trafiken kommer att påverka transportsystemet i stort och därmed också de trafikpolitiska målen. För att få fram säkrare underlag fordras bl.a. omfattande fältförsök i en verklig trafikmiljö. De preliminära utvärderingar som gjorts tyder dock på att systemen kan ge betydande trafikpolitiska vinster till en förhållandevis låg samhällsekonomisk kostnad, bl.a. genom möjligheterna att undvika kostnadskrävande investeringar i infrastrukturen.

Inom järnvägens, sjöfartens och luftfartens område har informationsteknologi redan tagits i anspråk i betydande omfattning. Även om potentialen för en ökad användning av tekniken är betydande också inom dessa trafikgrenar är det sannolikt inom vägtrafikområdet som ett införande av avancerad informationsteknologi får de mest genomgripande konsekvenserna. En rad olika tillämpningar av s.k. vägtelematik är nu under utveckling och utprovning.

De första nya vägtelematiksystemen kommer att ha utvecklats till färdiga produkter vid mitten av 1990-talet. Många av de funktioner som planeras måste emellertid införas på ett samordnat sätt och med målet att etablera och successivt utveckla ett integrerat system som inbegriper såväl fordon som infrastruktur. Några omfattande trafikpolitiska effekter av införandet av avancerad informationsteknologi inom vägområdet är därför troligen inte att vänta före sekelskiftet.

Behovet av framförhållning i investeringsplaneringen medför emellertid att informationsteknologins framsteg kan komma att påverka trafikverkens investeringsplaner tidigare än så. Det finns således anledning att räkna med

att informationsteknologiinvesteringar med koppling till infrastrukturen kommer att växa i omfattning redan under senare delen av 1990-talet. Mot den bakgrunden är det naturligt att trafikverken vid kommande revideringar av planerna redovisar en strategi för användningen av informationsteknologi inom de olika trafikgrenarna.

Till bilden hör också att effekterna av införandet av mer avancerad informationsteknologi i hög grad hänger samman med möjligheterna att enas kring internationella eller åtminstone Europaövergripande lösningar. Detta medför också att tekniken, även om den skulle möta liten efterfrågan i Sverige via ett införande i större skala på kontinenten, ändå kommer att påverka det svenska transportsystemet eftersom vi vill bibehålla öppna förbindelser med omvärlden.

Infrastrukturen och miljön

Högt ställda krav på en god miljö är ett av de centrala politiska målen. En förutseende infrastrukturplanering och en utbyggnad som är skonsam mot miljön kan verksamt bidra till att uppnå de gällande miljömålen. För att vi skall nå målen måste infrastrukturåtgärder kompletteras med åtgärder riktade mot fordonsutveckling och miljövänliga bränslen, samt insatser som påverkar transportmönstren. Åtgärder behövs inom samtliga samhällssektorer om vi skall säkerställa en bättre miljö.

Trafiksystemet har i dag omfattande negativa effekter på omgivningen genom utsläpp av skadliga ämnen. Trafiken ger också upphov till störande buller och vibrationer.

Avgasutsläppen påverkar klimatet genom utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Avgasutsläppen påverkar också närmiljön genom utsläpp av försurande ämnen, ämnen som orsakar övergödning och ämnen som ger skador på skog, grödor, djur och människor. Möjligheten att minska denna negativa miljöpåverkan genom en bättre infrastruktur måste tas till vara.

– Klimatpåverkande utsläpp

Utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser påverkar klimatet. Den nuvarande utvecklingen befaras leda till en ökning av medeltemperaturen på jorden med ca 1,7–2,8 grader fram till år 2025 jämfört med förindustriell tid.

Koldioxid är den gas som har störst påverkan på klimatet. Transportsektorns andel av koldioxidutsläppen i Sverige är beräknad till 43 %.

Gaserna kolmonoxid och kväveoxider jämte kolväten bidrar indirekt till ökad temperatur genom att de bildar ozon. Vägtrafiken är med sina stora utsläpp av kväveoxider och kolväten i dag en av de största källorna till troposfäriskt ozon. Genom det fortsatta införandet av katalytisk avgasrening kommer utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken att bli mindre. År 2005 beräknas utsläppen av kväveoxider ha minskat med ca hälften jämfört med år 1980. Om inte särskilda åtgärder vidtas beräknas kväveoxidutsläppen åter att öka efter år 2005 till följd av den förväntade trafiktillväxten.

– Försurning

Försurning leder till skador på skogsmark, sjöar, vattendrag och kulturföremål. Försurningen orsakas av deposition av försurande ämnen som främst

härstammar från utsläpp av svavel- och kväveoxider. Ca 80–90 % av nedfallet av försurande ämnen förs hit från andra länder medan merparten av våra utsläpp faller ner utanför vårt land.

Vägtrafik, flyg och sjöfart svarar för 22 % av de svenska utsläppen av svaveldioxid. Sjöfarten svarar för den övervägande delen av dessa. För utsläppen av kväveoxider i Sverige är vägtrafiken, flyget och sjöfarten helt dominerande.

– Övergödning

Övergödning av hav, sjöar och vattendrag kan ge allvarliga miljöeffekter såsom kraftiga algbloomingar och igenväxning. Jordbruket, industrin och reningssverken står för de största utsläppen.

Övergödningen orsakas av alltför hög tillförsel av kväve och fosfor. Trafiken svarar, som jag tidigare nämnt, för en stor del av utsläppen av kväveoxider.

– Fotokemiska oxidanter

Höga halter av fotokemiska oxidanter kan skada grödor och skog och påverka människors hälsa.

Utsläpp av flyktiga organiska ämnen och kväveoxider bidrar till bildning av marknära ozon och andra fotokemiska oxidanter. Trafiken svarar med ca hälften av utsläppen av flyktiga organiska ämnen. Utsläppen sker i form av avgaser, i samband med tankning av bilar och vid lossning, lagring och distribution av bensin.

– Luftföroreningar i tätorter

Trafik och förbränning för energiändamål och i vissa fall för industriändamål är de dominerande källorna till luftföroreningar i våra tätorter. De vanligaste föroreningarna är svavel- och kvävedioxider, kolmonoxid, sot, partiklar, cancerframkallande ämnen och bly.

Halten av svaveldioxid har minskat kraftigt sedan 1970-talet och ligger i dag klart under de genomsnittliga riktvärdena. Minskningen beror bl.a. på användning av nya bränslen med lägre svavelhalt.

Utsläpp från vägtrafiken utgör den dominerande källan till de förhöjda halter av luftföroreningar som uppträder i våra tätorter. I dag utsätts 3 % av befolkningen för halter över riktvärdet för kvävedioxid. Huvuddelen av de överexponerade personerna bor i Stockholm och Göteborg. Andra städer med överexponeringar är Sundsvall, Karlstad, Lund och Helsingborg. Trots införande av katalytisk avgasrening beräknas 25 000 personer fortfarande vara utsatta för allför höga halter av kväveoxider år 2000. 5 400 lägenheter längs det statliga vägnätet beräknas vara berörda.

Halterna av sot har minskat kraftigt sedan 1970-talet. Mängden cancerframkallande ämnen har minskat mellan år 1980 och år 1990. Halten av bly i luften ligger under WHO:s riktvärden även på vissa mycket trafikerade gator i Stockholm.

- Buller

Buller från den spårbundna trafiken, flygtrafiken och vägtrafiken utgör ett stort problem för många som bor längs järnvägar, vid flygplatser och vid vägar.

I dag är 1,3–1,5 miljoner människor exponerade för vägtrafikbuller med en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA. Minst 60 000 människor vid flygplatser i hela landet utsätts för ett oacceptabelt högt flygbuller. Längs järnvägsnätet är 250 000–300 000 lägenheter utsatta för alltför höga bullernivåer.

Den mängd trafikbuller som når in i bostäderna har minskat trots att trafiken har ökat. Bullerskyddsåtgärder såsom uppsättning av bullerplank, installation av treglasfönster, hastighetsbegränsningar m.m. har också bidragit till att färre människor är bullerstörda.

Slutsatser

Min uppfattning är att investeringar i vägar och järnvägar kan påverka miljöbelastningen på många olika sätt:

- Förfararter kan påtagligt förbättra luftkvalitet och minskar buller i tätorter.
- Nya vägar ger i allmänhet förkortade restider, vilket kan stimulera till ökad trafik. I Sverige är förseningar på grund av köbildning ovanliga utanför storstäderna, vilket innebär att endast marginella restidsförkortningar uppstår. Valet mellan t.ex. motortrafikled och motorväg ger obetydlig skillnad i genomsnittshastighet och därmed försumbar skillnad i trafiktillväxt.
- Nyanlagda och upprustade järnvägar kan i kombination med ny vagnmateriel ge betydande restidsförkortningar och ökad komfort för de resande. Järnvägens konkurrenskraft gentemot bilen och flyget kan då öka markant. Eftersom merparten av trafikarbetet utgörs av korta resor mellan punkter i ett mycket fint förgrenat vägnät, ger även en flerdubbling av järnvägsresandet endast en marginell påverkan på den totala biltrafiken.
- Bärighetssatsningar och utbyggnad av sparkapacitet i kombination med utveckling av nya koncept för godshantering som leder till en högre kvalitet på godstransporttjänster kan leda till överföring av transportarbete från väg till järnväg.
- Vägar och järnvägar gör intrång i natur- och kulturmiljön som i vissa fall kan medföra påtaglig skada.
- Nyanlagda vägar och järnvägar kan påverka kulturlandskapet och skapa barriäreffekter i områden av vikt för det rörliga friluftslivet.

Min slutsats är att vid utbyggnaden av infrastrukturen stor hänsyn måste tas till kraven på god miljö och en långsiktig hushållning med naturresurser. Genom en rätt avvägd infrastrukturpolitik kan trafiksystemet allt bättre tillgodose miljökraven. Vägsystemet skall utformas så att utsläppen minimeras och att ett miljövänligt körsätt premieras. Det är också min uppfattning att satsningar måste göras på strategiska kollektivtrafik- och järnvägsprojekt för att på det sättet bidra till en minskning av utsläppen från vägtrafiken. Det är

önskvärt att en överflyttning av transportarbetet från väg till järnväg skall kunna äga rum bl.a. till följd av en omfattande upprustning av det svenska järnvägsnätet. Dessa infrastrukturåtgärder är emellertid långt ifrån tillräckliga. De måste kompletteras med åtgärder riktade mot fordon och bränslen.

Infrastruktur och trafiksäkerhet

Sverige har en mycket hög ambition för en säkrare trafik. Vid en internationell jämförelse framstår trafiksäkerheten på de svenska vägarna som god. Trots det dör och skadas alltför många. Varje år dödas eller skadas inemot 20 000 människor i vägtrafiken. Ca 700 dödas och mellan 2 000 och 3 000 får bestående men för livet. År 1990 hade närmare 200 000 människor av Sveriges befolkning i åldern 15–84 år någon form av besvär som härrörde från trafikskador.

Trafikolyckor drabbar oftare unga människor jämfört med vad andra olyckstyper gör. Vart femte barn som dör i 5–9 årsåldern och vart tredje barn som dör i 10–14 årsåldern omkommer på grund av trafikskador. I åldersgruppen 15–19 år är andelen så stor som 40 %. En trafiksäkerhetsinriktad utbyggnad av infrastrukturen skulle kunna minska dödsfallen med 55 % och skadorna med 25 % jämfört med en prognos med oförändrad säkerhet.

Jag anser att vi av etiska och ekonomiska skäl inte kan avstå från att ta till vara alla möjligheter till trafiksäkerhetsförbättringar genom utbyggnad av infrastrukturen.

För att ytterligare förbättra säkerheten kommer jag att föreslå regeringen att förelägga riksdagen en proposition (1992/93:161) om trafiksäkerheten på vägarna inför 2000-talet. Trafiksäkerheten påverkas starkt i positiv riktning av en sådan förbättring och effektivisering av infrastrukturen som prioriterar trafiksäkerhetsåtgärder.

De av riksdagen fastställda trafiksäkerhetsmålen kan uppnås genom förbättringar av infrastrukturen kombinerade med andra trafiksäkerhetsåtgärder såsom direkta åtgärder riktade mot fordon och förare (beteendeariktade åtgärder). Härutöver måste strategiska järnvägs- och kollektivtrafikatsningar ta till vara möjligheten att överföra trafik från väg till järnväg och genom trafikminskning få till stånd en olycksminskning.

I trafiksäkerhetspropositionen avser jag att närmare utveckla mina tankar och förslag för att uppnå en säkrare trafik.

Infrastruktur och regional balans

En god infrastruktur är en grundläggande förutsättning för ekonomisk utveckling inte bara nationellt utan också regionalt. Infrastrukturutbyggnad kan ge betydande regionalpolitiska effekter. För att vi skall få en regional utjämning måste dessa möjligheter tas till vara i infrastrukturplaneringen.

Förbättringar av transport- och kommunikationssystemen sänker transport- och kontaktkostnaderna och öppnar möjligheter till nya eller utvidgade ekonomiska aktiviteter. Infrastrukturen blir en plattform på vilken industri, handel och tjänster kan utvecklas om andra faktorer är gynnsamma.

En samordnad syn på prioriteringen av infrastrukturinvesteringar är nödvändig så att alla delar av landet kan få del av den ekonomiska tillväxt som en anslutning till de europeiska gemenskaperna väntas ge. Regionalpolitiska åtgärder måste ses i ett perspektiv där Sverige är en del av en europeisk marknad och där kravet på tidpassning och transportkvalitet inte bara gäller för svenska kunder utan för kunder i hela Europa. Inriktningen av planeringen mot väg- och järnvägsstråk för de viktiga handels- och transportströmmarna fyller därför en viktig planeringsfunktion. Infrastrukturutbyggnad för regional balans måste också ses i perspektivet av utvecklingen av teletjänster. Möjligheten att utnyttja teletjänster i produktion och transport ökar varuvärden och transportkvalitet. I infrastrukturplaneringen gäller det alltså att finna den riktiga avvägningen mellan olika utvecklingsbefrämjande åtgärder så att avkastningen på insatta resurser blir så stor som möjligt.

Traditionellt har infrastrukturutbyggnad ansetts ha gynnsamma regionalpolitiska effekter genom ökning av den geografiska närheten. Senare forskning visar emellertid att det inte alltid finns ett direkt geografiskt samband mellan en investering i infrastrukturen och de områden där positiva effekter av investeringen genereras. Genom transport och pendlingsmönster kan effekterna uppstå långt ifrån den plats där investeringen görs. Dessa tankegångar ligger till grund för riksdagens ställningstaganden våren 1991 att infrastrukturplaneringen borde utgå ifrån stråk snarare än enskilda investeringsobjekt. Tanken är att förbättringar av en förbindelse är viktigare än förbättring av ett enskilt objekt. Det är också viktigt att än en gång poängtera att infrastruktur som enskildhet inte ger regional balans. För regional balans krävs också andra åtgärder. En övertro på infrastruktur som drivkraft för regional balans kan leda till överinvesteringar lokalt och därigenom felprioriteringar inom helheten.

Infrastrukturen och totalförsvaret

Riksdagen beslöt våren 1992 om totalförsvarets inriktning för perioden 1992/93–1996/97 (prop. 1991/92:102, bet. 1991/92:FöU12, rskr. 1991/92:337).

I totalförvarsbeslutet framhölls att förmågan hos totalförsvarets civila del grundas på det fredstida samhällets resurser och dess handlingsberedskap och omställningsförmåga inför extraordinära situationer. Ett starkt och allsidigt näringsliv tillsammans med effektiva, robusta och flexibla samhällsfunktioner i övrigt har härvidlag en avgörande betydelse.

Vidare framhölls att frågan om det militära försvarets behov av stöd från den civila delen av totalförsvaret måste ägnas väsentligt ökad och systematisk uppmärksamhet inom totalförsvaret. I detta sammanhang betonades att transportsystemets robusthet och flexibilitet har avgörande betydelse för försvarsmaktens inrycknings- och koncentrationstransporter liksom för försörjningen i fortsättningen av ett krig och för fjärrsjuktransporter av skadade. Det framhölls att även om betydande beredskapsåtgärder vidtagits är systemens inneboende sårbarhet framför allt när det gäller transporter till och inom Norrland att denna sektor även i fortsättningen måste ägnas den största uppmärksamhet.

Jag vill för egen del framhålla betydelsen av att erforderlig hänsyn tas till beredskapsaspekterna vid den utbyggnad av infrastrukturen på transportområdet som jag här föreslår. I likhet med vad som betonades i totalförsvarsbeslutet minskar behovet av kostnadskrävande beredskapsåtgärder och ökar säkerheten i det framtida samhället om hänsyn tidigt tas till sårbarhet och risker i planering och samhällsutveckling.

1.3 Investeringsinriktningen i vår omvärld

Min bedömning:

- I våra grannländer och i EG pågår en omfattande upprustning av infrastrukturen för att förbättra tillväxt och miljö samt för att utveckla eftersatta områden.
- Trots massiva satsningar på vägar och järnvägar kommer de trafik-täta områdena i Europa att brottas med stora framkomlighetsproblem.
- Den svenska infrastrukturplaneringen måste ta hänsyn till framkomlighetsproblemen på kontinenten.

Bakgrunden till min bedömning:

Förhållandena inom EG-området i allmänhet

Transportsystemen i Västeuropa har de senaste decennierna haft samma prägel som i Sverige: ökande trafik i förhållande till den allmänna ekonomiska tillväxten men eftersatta infrastrukturinvesteringar och i många fall även bristande underhåll. Den ekonomiska tillväxten i de nuvarande EG-länderna var mellan åren 1975 och 1988 35 % medan de internationella gods-transporterna ökade med 60 %. Under samma period minskade väginvesteringarna med 5 %.

Den nya enhetliga marknaden i förening med de senaste årens drastiska förändringar i Östeuropa gör att transportsystemen och speciellt infrastrukturen nu ställs i centrum för ländernas intresse i högre grad än något annat samhällsområde. EG:s transportpolitik syftar speciellt till att skapa helhetslösningar och att undanröja de nationella tekniska skillnaderna i transportsystemens alla komponenter. Särskilt stor vikt fästs vid nya transeuropeiska järnvägs- och motorvägsnät. 1 200 mil ny motorväg skall byggas, varav 40 % avser de perifera länderna. Järnvägssatsningarna koncentreras till det tätbefolkade kärnområdet. EG vill också särskilt satsa på de yttre regionernas förbindelser med de mer centrala delarna av EG-området.

Tyskland

Förbundsregeringen fastställde den 15 juli 1992 en nationell plan för utbyggnad av vägar, järnvägar och inre vattenvägar fram till år 2010. I planen kon-

stateras att de krav som ställs på trafiken efter Tysklands återförening och med hänsyn till den gemensamma Europamarknaden bara kan tillgodoses genom ett framtidsinriktat infrastrukturprogram.

En viktig ambition med planen är att ge en långsiktig vägledning, en "orienteringshjälp", för sysselsättningspolitiska överväganden inom samhällsekonomin liksom för planeringen inom förbundsländerna och kommunerna. Investeringar om 25 miljarder D-mark årligen skall säkerställa och skapa arbetstillfällen.

Två nyckelbegrepp är tillväxtutrymme och ökad rörlighet i ett icke längre delat Europa. Planeringen präglas i hög grad av en ny östvästlig inriktning som dagens infrastruktur saknar. Det utsågs också klart att ett syfte med tysk trafikpolitik är att se till att flaskhalsar i trafiknäten inte blir till hinder för utvecklingen av det nationella och det europeiska näringslivet. I planen framhåller man att Tyskland är en "vändskiva" för handels- och trafikströmmarna i Europa.

En ambition i den tyska trafikpolitiken är att stimulera till ökad användning av järnvägen och, för godstrafiken, de inre vattenvägarna. Trafikprognosen anger att mängden järnvägsgods väntas öka med 126 % fram till år 2010 medan det vägtransporterade godset ökar med 46 %.

Trots denna skillnad i tillväxt blir resultatet att andelen vägtransporterat gods enligt prognosen kommer att sjunka måttligt, från dagens 52 % till 44 % år 2010 (det bör noteras att inre vattenvägar svarar för så mycket som ca 20 % vid bägge tidpunkterna).

Långväga persontransporter med bil beräknas på motsvarande sätt öka med endast 19 % medan tågresorna ökar med 66 och flygresorna med 113 %.

Andelen individuellt resande i Tyskland är i dag 91 %, medan järnvägen har 7 och flyget 2 %. År 2010 beräknas motsvarande andelar vara 87, 9 resp. 4 %, således även här en mycket liten omfördelning från bil till tåg trots den betydande skillnaden i tillväxt.

Anledningen till att effekterna blir så små är givetvis den höga andelen vägtrafik i utgångsläget. Möjligheterna att aktivt påverka transportkundernas val av trafikmedel med en radikal omfördelning från bil till tåg som följd bedöms alltså vara begränsade trots den utpräglat täta trafikmiljön och trots att man ger investeringsprogrammet en särskild järnvägsprofil. Vägtrafiken är och förblir dominerande, och motorvägssatsningarna är också betydande. En för svensk del särskilt intressant nysatsning är motorvägen längs norra Östersjökusten.

De planerade investeringarna är omfattande. Beloppen för de åtgärder som betecknas som "oumbärliga" är för järnvägar 143, för vägar 155 och för inre vattenvägar 26 miljarder D-mark, tillsammans 324 miljarder D-mark för hela perioden. Av summan utgör 58 miljarder D-mark "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit", således investeringar som är direkt föranledda av återföreningen.

Till detta kommer ny- och utbyggnadsprojekt för sammanlagt 91 eller 160 miljarder D-mark i enlighet med två alternativa program. De nya projekten syftar till att höja standarden i de nationella väg- och järnvägsnäten, att bygga bort flaskhalsar, att skapa förbifarter och att rätta ut sträckningar för att effektivisera transporterna men också för att begränsa energiförbruk-

ningen och miljöpåverkan. Bl.a. skall 1 500 kilometer motorväg med sex till åtta filer byggas och ett nät för höghastighetståg skapas.

En betydande andel av de totala investeringarna genomförs i "de unga förbundsländerna", dvs. det tidigare Östtyskland.

De övriga grannländerna

I *Finland* är de från internationell synpunkt viktigaste planerade åtgärderna en upprustning av väg- och järnvägssträckorna från Åbo till Helsingfors och vidare österut till ryska gränsen mot S:t Petersburg. Den s.k. *Via Baltica* kan ses som en fortsättning på detta stråk som skall binda samman Finland och Baltikum med Central- och Sydeuropa.

De baltiska staterna själva och *Ryssland* framhåller den goda hamnkapaciteten vid ländernas ostkust i förbindelse med de väg- och järnvägsstråk som leder österut.

I *Polen* är det angeläget att öka kapaciteten och att förenkla och snabba upp procedurerna vid gränspassagerna. Standarden i väg- och järnvägsnäten liksom i teleförbindelserna måste också höjas. För järnvägens del är det bl.a. viktigt med en bättre teknisk anpassning till kombitrafik.

I en rapport framlagd vid *Baltic Sea Conference of Ministers of Transport* framhålls området kring Oderbukten som särskilt betydelsefullt i flera avseenden, för såväl skandinavisk Östersjöfart som för väg- och järnvägsanslutningar och för transporter på de inre vattenvägarna. *Szczecins hamn* bör enligt rapporten förses med en modern containerterminal. En upprustad väg mellan *Swinoujscie*, som ligger ute vid kusten, och *Szczecin*, med sin hamn belägen längre in vid själva flodmynningen, bör enligt rapporten anslutas till det tyska vägsystemet i sydsydvästlig riktning mot Berlin och vidare söderut mot Prag, Wien och Balkan/Italien.

På motsvarande sätt bör utbyggnaden av väg E65 i sydsydostlig riktning från *Szczecin* fortsätta så att det i vägnätet blir en korsande anslutning till den östvästliga väg E 30, som går mellan *Warszawa* och Berlin via *Poznan*, och en vidare sträckning mot sydsydost till Tjeckiska Republiken, Slovakien, Ungern och Balkan.

Polen vill också prioritera en väg Berlin–Szczecin–Elblag–Kaliningrad som en fortsättning av den tyska motorvägen längs Östersjökusten och som en anslutning i öster till *Via Baltica*. Det pågår dock en diskussion mellan de berörda länderna om huruvida *Via Baltica* bör gå nära kusten via Elblag och det ryska Kaliningrad-området eller längre österut i riktning mot Vilnius och därifrån norrut till Lettland och Estland.

En återupprustning av de två kanalerna från Odermynningen till de tyska inre vattenvägarna framhålls som önskvärd. Kanalerna har i dag inte en tillfredsställande standard och en tillräcklig kapacitet.

I *Danmark* är vad man kallar "det stora H:et" i stort sett fullbordat. Vägen Helsingör–Köpenhamn–Rödby kommer inom kort att ha motorvägsstandard med sex till åtta körfält längs hela sträckan. I östvästlig riktning ger färdigställandet av förbindelsen över Stora Bält motorvägsstandard från Köpenhamn till Kolding på Jylland och vidare söderut till Tyskland. Beslut finns om motorväg från Kolding också västerut till Esbjerg vid Nordsjökusten.

Den skall vara färdig år 1998.

"H:ets" västliga ben på Jylland har från budgetåret 1993/94 motorvägsstandard hela vägen från Aalborg till Tyskland. Beslut finns om två motorvägslänkar på nordligaste Jylland mot de bågige hamnarna vid Skagen, Hirtshals och Frederikshavn. Jylland får därmed en nästan rät nordsydlig motorvägssträckning från Skagenhamnarna till Tyskland, vilket har betydelse för både Norge och Västsverige.

Danmark får således ett komplett motorvägssystem längs huvudstråken kust-till-kust resp. gräns-till-gräns i alla för handel och transporter viktiga riktningar. Systemet är till största delen redan färdigt.

Huvudkorridorerna för järnvägarna är desamma som för vägarna: Öresund-Köpenhamn-Rödby, Öresund-Stora Bält-Kolding-Tyskland och Hirtshals/Frederikshavn-Aalborg-Kolding-Tyskland. Enligt ett dansk-tyskt avtal skall järnvägen Odense-Ålborg-Hamburg elektrifieras och få ökad kapacitet fram till år 1995, och dubbelspår planeras där det i dag är enkelspår. Det kan noteras att av de danska järnvägarna endast 9 % är elektrifierade medan motsvarande svenska andel är 63 %.

Den tyska delen av järnvägen har kapacitetsproblem längs en sträcka norr om Hamburg. Detta utgör en flaskhals i Elbe-området på motsvarande sätt som för vägsystemet.

I Norge går de internationellt viktigaste projekten ut på att få motorvägsstandard och förbättrad järnväg från Oslo till svenska gränsen. I första hand är den sydliga riktningen betydelsefull men även den östliga mot Stockholm betonas. Utbyggnadsplanerna sträcker sig dock över en längre period.

Skälen för min bedömning: Länderna i det kontinental Europa kommer att vidta omfattande åtgärder för att anpassa sig till den förväntade kraftigt ökade rörligheten hos människor, varor och tjänster. Det är viktigt att peka på skillnaderna i geografi och trafikmiljö mellan Europas olika delar.

Den kris i transportsystemen, den s.k. trafikinfarkten, som kontinenten drabbats av berör främst området nordöstra Frankrike-nordvästra Tyskland-Benelux-kanalkusten och sydöstra England. I fråga om areal är detta ett ganska litet område, men de växande trängsel- och miljöproblemen är desto större. "Randstaterna" har inte problem av detta slag annat än punktvis i anslutning till stora städer. I stället är det stor areal och ofta glesare befolkning som karaktäriserar området utanför EG:s kärna. Här är också transportproblemen av annan natur: att kunna tillhandahålla ett gott transportbud med tillfredsställande frekvens och korta transporttider för befolkning och näringsliv i hela länder och regioner. En annan faktor som kan vara relevant för Sverige i framtiden är de transitavtal som slutits mellan å ena sidan EG och å andra sidan Schweiz respektive Österrike, vilka uppsätter begränsningar för lastbilstrafiken genom Alppassagera.

Enligt min mening måste lösningarna på trafikproblemen därför också bli olika i Europas kärna och i dess periferi. I det centrala området går strävandena ut på att skapa masstransportsystem som kan ta hand om större mängder resande och gods vid varje transporttillfälle. I periferin, och särskilt i ett land som Sverige med sin låga folktäthet, kan problemet ofta vara det motsatta: att samla tillräckliga mängder trafikanter och gods för att kunna upprätthålla en god tillgänglighet, en täthet i transportnäten och en hög fre-

kvens i utbudet. Sveriges läge på Europakartan, dess långa nordsydliga utsträckning och de vattenhinder som Östersjöpassagera innebär, ger landet en lägesnackdel.

I Europas kärna, där vägtrafiken dominerar över järnvägen i ännu större utsträckning än i Sverige, är det därför naturligt att försöka få järnvägen att locka över delar av vägens trafik om problemen skall kunna lösas. I Sverige kan järnvägens roll för persontrafikens del väntas bli att utgöra ett attraktivt alternativ till bilen längs de trafiktätaste stråken på medellånga avstånd medan bilen i övrigt ofrånkomligen blir dominerande i landtransporterna. Det är i stället på godstrafikens område och på långa avstånd som järnvägen kommer att kunna spela sin viktigaste roll. Även mot bakgrund av dessa omständigheter är det regeringens ambition att locka över en större del av resandet från väg till järnväg.

För Sveriges del konstaterar jag att de i stor utsträckning färdiga danska huvudkorridorerna tillsammans med en fast Öresundsförbindelse och en ökad standard i Östersjöfärjornas trafik ger goda förutsättningar att kompensera för vårt lands geografiska nackdelar i Europa-handeln. I ett längre perspektiv kommer en fast förbindelse över Fehmarn-sundet (Rödby-Puttgården) att kunna bli en mycket viktig ny länk som skapar en nästan rät förbindelselinje mellan Stockholm och Hamburg via Malmö utan sjötransport.

En lösning på de tyska trängselproblemen är av yttersta vikt för att ett komplett system för effektiva tids-, kostnads- och energibesparande trafikflöden mellan Sverige och kontinenten skall kunna fullbordas.

För svensk del behöver vi ett koordinerat och stråkinriktat program med nationell prägel för våra nordsydliga vägar och järnvägar så att de svenska delarna av de europeiska näten står färdiga när integrationen med det kontinentala Europa börjar på allvar.

Länderna i Östersjöregionen har enats om att utarbeta en vision för regionen som avses leda till en samlad bedömning av nationella och lokala planerings- och utvecklingsfrågor i ett internationellt sammanhang. Förutom arbetet med denna vision har länderna i Östersjöregionen vid en transportministerkonferens i Szczecin i mars 1992 bildat tre arbetsgrupper för det fortsatta samarbetet med trafikfrågor i regionen. En av arbetsgrupperna studerar hur infrastrukturen i regionen kan utvecklas för att underlätta handel och internationella kontakter.

1.4 Planeringsprocessen

Min bedömning:

- Planeringsprocessen måste drivas med öppenhet och lämna utrymme för påverkan från såväl politiska och administrativa instanser som enskilda individer.
- Planeringen måste genomföras så att alla aspekter på infrastrukturens effekter på samhället beaktas och avvägs.

Trafikutskottets krav på planeringen

I 1992 års budgetproposition lämnade regeringen förslag dels till en planeringsprocess, dels till en inriktning av investeringspolitiken.

Trafikutskottet konstaterade att stor politisk enighet råder om att samhället har ett ansvar för investeringar i och underhåll av trafikaneläggningar för allmänna transportbehov.

Trafikpolitiken måste enligt utskottet i stor utsträckning ta regionalpolitiska och miljöpolitiska hänsyn.

Riksdagens och regeringens inflytande över investeringsplaneringen borde enligt utskottet stärkas utan att någon detaljstyrning får ske. Utskottet ansåg det vara av grundläggande betydelse att övergripande politiska avvägningar skall ske på politisk nivå och inte på myndighetsnivå.

Regeringen borde enligt utskottet ge riksdagen underlag med förslag till övergripande riktlinjer för hur infrastrukturen skall utvecklas. Dessa riktlinjer kunde avse t.ex. den geografiska inriktningen av investeringarna och underhållet, frågor om infrastrukturens kvalitet och frågor om hur olika nationella och internationella intressen skulle kunna tillgodoses.

Utskottet förutsatte därför att regeringen fortsättningsvis för riksdagen skulle presentera ett underlag som gör det möjligt att tydligare överblicka hur infrastrukturen och transportsystemet som helhet påverkas av en föreslagen investeringsinriktning. Utskottet uttalade vidare att det av underlaget också bör framgå på vilket sätt de olika delmålen i trafikpolitiken uppfylles, såsom effektivt resursutnyttjande, miljöhänsyn och regional balans.

Utskottet ansåg det också vara ett nödvändigt krav att man i efterhand skall kunna se hur investeringarna bidragit till att uppfylla målen. Det underlag regeringen presenterar för riksdagen måste därför göra det möjligt att följa upp och utvärdera investeringsbesluten.

Mot bakgrund av utskottets synpunkter har regeringen justerat sitt förslag på sådant sätt att riksdagen i ett tidigt skede får inflytande i planeringsprocessen genom att ett underlag med förslag till övergripande riktlinjer för hur infrastrukturen skall utvecklas underställs riksdagens prövning. I korthet innebär den reviderade planeringsprocessen följande ordning:

1. Trafikverket utarbetar ett underlag som beskriver konsekvenserna av alternativa investeringsinriktningar.
2. Mot bakgrund av trafikverkens underlag utformar regeringen en proposition med förslag till övergripande riktlinjer för utbyggnaden av infrastrukturen.
3. Riksdagen beslutar mot bakgrund av regeringens förslag om en investeringsinriktning och om ekonomiska planeringsramar.
4. Regeringen uppdrar till Banverket, Vägverket och länsstyrelserna att upprätta 10-åriga investeringsplaner i enlighet med gällande förordningar om plan för stomjärnvägar, rikstäckande väghållningsplan, regionala väghållningsplaner och planer för länstrafikanläggningar.

Luftfartsverket och Sjöfartsverket får i uppdrag att redovisa långsiktiga investeringsplaner.

5. Upprättade förslag sänds ut på remiss.
6. Verken redovisar upprättade planer för regeringen som godkänner planerna. Vägverket godkänner de regionala väghållningsplanerna. Länsstyrelserna fastställer planen för länstrafikanläggningar. Regeringen redovisar investeringsplanerna för riksdagen.
7. Planerna ligger till grund för att upprätta treårig budget och för den fysiska planeringen.

Denna planeringsordning ger enligt min uppfattning på ett tillfredsställande sätt riksdagen ett starkt inflytande i planeringsprocessen.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen
att ta del av vad jag anfört om planeringsprocessen.

1.5 Genomförande av investeringsbesluten

Den fysiska planeringsprocessen

Vägar

Det inriktningsbeslut som jag senare kommer att föreslå kommer, om det godtas, att efterföljas av en planering som skall ange var och när olika delar av vägnätet skall byggas ut. Planeringen skall utgå från angelägenheten av resp. delprojekt med hänsyn till dess betydelse för att uppfylla de mål som den valda inriktningen anger. Den skall också utgå från de mål som anges i kommunernas översiktsplaner och i länsstyrelsernas program för en regional utveckling, vilka är förenliga med kraven på en god livsmiljö och en långsiktigt god hushållning med naturresurserna.

Prioriteringen av länsvägobjekt görs av länsstyrelserna i samband med upprättande och fastställelse av LTA-planen. Vid upprättandet av den nationella och de regionala väghållningsplanerna sker en dialog mellan Vägverkets regioner och länsstyrelserna vid flera tillfällen. Vägverket godkänner de regionala planerna och regeringen den nationella väghållningsplanen. Vägverket upprättar budget med utgångspunkt från dessa planer.

Innan de utpekade projekten kan byggas skall deras exakta lokalisering och utformning bestämmas. Detta sker i en process som endast delvis är formellt reglerad i lagstiftningen. Processen startar med en översiktlig utredning för ett längre sammanhängande avsnitt av en väg i syfte att finna en vägkorridor som på bästa sätt tillgodoser de olika krav som ställs på den framtida vägens lokalisering och funktion. Valet kan påverkas av faktorer som miljö- och trafiksäkerhetsförbättringar i tätort, ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom en högre vägstandard och/eller förkortad vägsträcka, anpassning till landskapets förutsättningar, önskat bebyggelsesamband, bevarande av natur- och kulturhistoriska miljöer m.m. I utredningen redovisas också miljökonsekvenser av olika alternativ. De olika alternativsträckningar som tagits fram studeras i samråd med berörda kommuner, länsstyrelser och andra organ. Utredningens resultat i form av beräkningar och bedömningar

av effekter av olika alternativ presenteras för allmänheten vid utställningar där synpunkter på alternativen kan lämnas. Det samlade materialet utgör därefter underlag för beslut om att upprätta en arbetsplan, som är det rättsliga instrumentet för att ta i anspråk mark för en ny allmän väg.

Behov av förbättrad lagstiftning

Med gällande ordning beslutar Vägverket ensamt om att upprätta arbetsplaner. Först sedan Vägverket fastställt arbetsplanen kan Vägverkets fastställelsebeslut överprövas. Det är av stor betydelse för förståelsen för och acceptansen av nya vägdragningar att planeringsprocessen sker i en demokratisk ordning och att allmänheten kan få insyn och möjligheter att påverka i ett tidigt skede. Jag har därför initierat ett arbete inom departementet med syfte att se över berörda lagar för att i nära förestående lokaliseringsbeslut om vägar (och även järnvägar) ge ökade möjligheter att beakta de trafikpolitiska aspekterna och de krav som naturresurslagen ställer. Utgångspunkten är att åstadkomma en allsidig och smidig prövning samt eftersträva en god förankring i länsstyrelsernas och kommunernas planering redan i ett tidigt skede av planeringsprocessen. Det bör även övervägas i vilken utsträckning och i vilka former en sådan prövning bör ske och hur allmänhetens inflytande kan tillgodoses. En sådan effektivisering av planeringsprocessen bör också leda till att projektens sammanlagda hanteringstid förkortas.

Arbetsplan

Förfarandet vid upprättande av arbetsplan för allmän väg regleras i väglagen och vägkungörelsen. Planen skall bl.a. utvisa den mark som erfordras för s.k. väganordningar såsom körbana, diken och slänter m.m. Planen skall också innehålla bl.a. en miljökonsekvensbeskrivning och en förteckning över berörda sakägare.

Kravet på miljökonsekvensbeskrivning, som funnits sedan den 1 juli 1987, medför att frågor om olika ingrepp i miljön blir väl dokumenterade och kända för de myndigheter som skall hantera planen och för den allmänhet som kan ha intressen att bevaka. Där redovisas också olika åtgärder för att minska eventuella störningar m.m.

Vid upprättande av en arbetsplan skall, förutom det tekniska arbetet, samråd ske med sakägare. Planen skall ställas ut för granskning, och yttrandet från länsstyrelse, kommuner m.fl. skall behandlas innan Vägverket beslutar om fastställelse. Arbetsplanen kan bli föremål för regeringens prövning antingen genom underställelse, om Vägverket och länsstyrelsen har olika uppfattningar om objektet, eller genom att det överklagas av sakägare eller Naturvårdsverket.

Miljökonsekvensbeskrivning

Innehållet i den miljökonsekvensbeskrivning som skall ingå i arbetsplanen regleras genom väglagen och vägkungörelsen samt Vägverkets författningar. Hittills har regler dock saknats som ställer krav på redovisning av s.k. noll-

alternativ, dvs. vad som inträffar om ingen åtgärd vidtas, och krav på redovisning av konsekvenserna av alternativa sträckningar. Många miljökonsekvensbeskrivningar innehåller trots detta sådana redovisningar.

Jag anser att en utförligare redovisning av miljökonsekvenser för nollalternativ och alternativa vägsträckningar bör ingå i kraven på en arbetsplan. En sådan redovisning bör göras för projekt som innebär att en föreslagen väg ges en i förhållande till befintlig väg avvikande sträckning eller då en mer omfattande ombyggnad planeras. Jag ämnar därför föreslå regeringen att genomföra erforderliga författningsändringar för att uppnå detta syfte. De nya bestämmelserna beräknas kunna träda i kraft senast vid årsskiftet 1993/94.

Vägutformning

Satsningar på utbyggnad av vägstrukturen får positiva effekter för trafikanterna i form av bl.a. förbättrad trafiksäkerhet och ökad framkomlighet. De positiva effekterna uppkommer genom de nya vägarnas högre standard. Samtidigt avlastas de befintliga vägarna, vilket medför en avsevärt förbättrad närmiljö kring dessa. Nya vägar medför emellertid ingrepp i miljön och förändrar landskapsbilden. Det är därför viktigt att vägarna utformas med hänsyn till naturresursmiljön så att de blir en del av en helhet. Trafikanterna har också ett intresse av att uppleva vägen som tilltalande och variationsrik.

Flera lagar och författningar ger regler för vägars lokalisering och utformning och Vägverket, som har att pröva arbetsplaner för ny- eller ombyggnad av vägar, lägger ner ett stort arbete för att tillgodose dessa krav. Vägverket har därför inrättat två rådgivande organ, ett råd för kultur och skönhet och ett miljöråd, vilka bevakar dessa frågor. En arbetsuppgift för råden är att ta fram en miljöpolicy som ytterligare skall säkerställa att frågor om vägnas lokalisering och utformning noga beaktas. Rådet består av externa experter från olika intresseområden.

Det estetiska intrycket av en väg kan i hög grad påverka trafikanternas och de kringboendes upplevelser av vägen. Även om en väg byggs för att uppfylla ett transportbehov blir den bestående under lång tid.

Jag anser det därför viktigt att stor möda läggs ner på att anpassa vägarna till landskapet, att ge dem en tilltalande utformning och att vidta åtgärder som minskar deras negativa effekter på miljön.

Järnvägar

Översiktlig utredning

Även beträffande järnvägar skall på motsvarande sätt som för vägar inriktningsbeslutet följas av en planering av vilka delprojekt som skall komma till utförande.

Planeringsprocessen för järnvägar är till skillnad från vägar inte reglerad i särskild lagstiftning. I praktiken görs dock översiktliga utredningar om lokaliseringen och därefter detaljutredningar för valda alternativ på samma sätt som för vägar varvid bl.a. miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Efter de översiktliga utredningarna kan Banverket direkt förhandla om åtkomsten av mark och träffa avtal med berörda fastighetsägare och därefter i många fall

påbörja byggandet av ett järnvägsprojekt. Ofta krävs emellertid tillstånd i form av vattendom m.m. eller, för undermarksbyggande, bygglov från kommunal byggnadsnämnd. För större projekt är det dock vanligast att Banverket med stöd av utredningshandlingarna och en fastighetsutredning ansöker om expropriation hos regeringen. Detta sker dels för att ge Banverket en möjlighet att expropriera mark, om frivillig överenskommelse inte kan nås, dels för att få den allmänna lämpligheten av projektet prövad. Om önskat tillstånd erhålls kan expropriation begäras hos fastighetsdomstol i de fall där frivillig överenskommelse inte kunnat uppnås.

Den gällande ordningen är inte till alla delar tillfredsställande. Det är nödvändigt att som för vägar finna ett sätt att på ett tidigt stadium pröva alternativa lösningar och deras inverkan på bl.a. miljön. Det är vidare angeläget att lägga fast vilken principiell standard och vilket sträckningsalternativ som skall gälla innan detaljplaneringen och en mer kostsam projektering påbörjas. Formerna för hur beslut fattas och vilken instans som skall avgöra lokaliseringen bör klargöras liksom eventuella möjligheter till överprövning.

Banrätt

Den prövning som sker i samband med expropriationsansökan ger inte tillräcklig möjlighet för allmänheten och berörda sakägare att påverka den slutliga utformningen. Möjligheten att överklaga ett lokaliseringsbeslut eller detaljfrågorna inför byggandet finns inte. Processen fram till gällande beslut för åtkomsten av marken är tidsödande och hindrar snabb igångsättning av projekten. Även möjligheten att stänga plankorsningar mellan väg och järnväg kräver omfattande och tidsödande hantering innan ersättningsfrågorna kan behandlas.

Jag har därför för avsikt att för regeringen presentera ett förslag till banlag med mönster från väglagen som på ett bättre sätt tillgodoser moderna krav på en bred planeringsprocess som så långt möjligt är förankrad i kommunal och regional planering och bland berörd allmänhet. Samtidigt skall effektiv åtkomst av erforderlig mark säkerställas. Den möjlighet till tidig prövning av alternativa sträckningar som jag aviserat beträffande vägar bör även kunna gälla för järnvägar. Motsvarande krav som för vägar bör gälla för miljökonsekvensbeskrivning och snabb tillgång till erforderlig mark samt för skyddsåtgärder och ersättning för markförlust och intrång. Jag har för avsikt att i dessa frågor samråda med statsrådet Thurdin.

Sjöfart

Inrättande av nya farleder beslutas av Sjöfartsverket enligt lagen (1988:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Investeringarna sker enligt en plan som Sjöfartsverket upprättar och som godkänns av regering och riksdag i samband med den årliga behandlingen av verkets rullande treårsplaner. Nya farleder inrättas för närvarande i mycket begränsad omfattning.

Sjöfartsverket har vid inrättande av ny farled att ta hänsyn till vattenlagen (1983:291). Från den 1 juli 1992 skall även bestämmelserna i 2 och 3 kap. i lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. (NRL) tillämpas i

beslut enligt lagen om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn.

Investeringar i hamnar sker genom resp. kommuns försorg eftersom hamnarna i allt väsentligt är kommunalägda. Investeringarna avser lasthantlingsanordningar, magasin, kajer m.m. och styrs således av kommunala prioriteringar och beslut.

Flyg

Investeringsplanering

Investeringar i statliga flygplatser görs av Luftfartsverket på affärsmässiga grunder. Kommunala flygplatser kan i viss omfattning få statligt investeringsstöd. Jag har i årets budgetproposition föreslagit att även investeringar i kommunala flygplatser skall kunna inrymmas i de kommande länstrafikanläggningsplanerna.

Beslut om utbyggnad av flygplatser prövas av Luftfartsverket. Vid viktigare förändring av verksamheten prövas tillåtligheten av Koncessionsnämnden för miljöskydd. Miljökonsekvensbeskrivningar skall finnas i ärenden som prövas av Luftfartsverket och Koncessionsnämnden. Naturresurslagen skall också tillämpas vid dessa prövningar.

1.6 Skrivelser rörande planeringen

Min bedömning: Den tidsmässiga inplaceringen av enskilda objekt i investeringsplaneringen liksom standarden på enskilda sträckor bör avgöras inom ramen för verkens genomförandeplanering.

Bakgrund och skäl för min bedömning: Före och under det genomförda utredningsarbetet har såväl regeringen som verken mottagit utredningar, skrivelser och opinionsyttringar rörande trafikfrågor i vissa regioner. Vidare har olika regioner uttalat sig för eller emot specifika projekt.

Andra skrivelser innehåller önskemål om snabb utbyggnad av vissa projekt med hänsyn till arbetsmarknadssituationen eller av särskilda miljö- och trafiksäkerhetsskäl. Vissa skrivelser redovisar även förslag till alternativ finansiering.

Det är naturligt att lokala och regionala företrädare önskar få projekt genomförda som har stor lokal betydelse. Den proposition om investeringar i trafikens infrastruktur som nu är aktuell avser inriktningen av investeringarna i stort och fördelningen av resurser mellan de olika trafikslagen.

Utgångspunkten för investeringsplaneringen är ett nationellt perspektiv. Det betyder att lokala projekt, som i och för sig är angelägna, men som inte ingår i det nationella trafiksystemet, inte kommer att behandlas här. I de fall de är relevanta skall de tas upp i den fortsatta planeringen inom resp. trafikverk eller annan för infrastrukturen ansvarig myndighet. Riksdagen har nyligen beslutat (prop. 1991/92:150, bet. 1991/92:FiU29, rskr. 1991/92:345) att de särskilda statsbidrag, som gått till kommunerna för drift och underhåll av

statskommunvägar och byggande av länstrafikanläggningar vad gäller del av bidrag till byggande av cykelleder samt delar av bidraget till kollektivtrafikanläggningar, skall upphöra per den 1 januari 1993 och inordnas i ett nytt generellt statsbidrag till kommunerna.

Ytterligare skrivelser om investeringar i kommunal infrastruktur kommer inte att vara föremål för mina fortsatta överväganden om hur investeringarna i den statliga infrastrukturen skall inriktas. Mina överväganden kommer i stället att utgå från det gemensamma intresset av att skapa ett för nationen som helhet funktionellt infrastruktursystem med stråk som binder samman nationens olika delar, men som också knyter nationen samman med det kontinentala Europa.

2 Inriktning av investeringar i trafikens infrastruktur

2.1 Finansiering av investeringar och avvägning mellan transportslag

2.1.1 Ett nytt finansieringssystem

Min bedömning och mitt förslag:

- Vägverkets och Banverkets investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar bör finansieras genom att lån tas upp i Riksgäldskontoret.
- Med lånefinansiering kommer de faktiska kostnaderna för investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar att tydliggöras på statsbudgeten. Vidare innebär en övergång till lånefinansiering att en periodisering görs av anskaffningsutgifterna på statsbudgeten i stället för att dessa till fullo får täckas med anslagsmedel det aktuella budgetåret.
- En skuldsättningsram för investeringar i vägar och järnvägar bör omfatta 78 miljarder kronor.
- Riksdagen tar ställning till planeringsram, treårig nyinvesteringsram samt låncram.

Skälen för min bedömning och mitt förslag: Då investeringarna i infrastrukturen endast i undantagsfall genererar någon avkastning finansieras dessa till fullo av statsmedel. För närvarande sker detta med medel på anslag. Anslagen på statsbudgeten finansieras av årets inkomster på statsbudgeten samt upplåning via Riksgäldskontoret. Den valda modellen innebär att anskaffningsutgifter för investeringarna blandas med rena driftutgifter i den statligt finansierade verksamheten på statsbudgeten. Detta har i olika sammanhang påtalats som olyckligt då investeringarna genererar tillgångar som har ett kvarstående värde efter budgetårets slut och brukas över en längre tid.

I systemet med en uppdelning av statsbudgeten i en drift- och kapitalbudget, som frångicks genom budgetmoderniseringen år 1980, skildes driftutgif-

ter från utgifter för investeringar. Emellertid tog detta system inte hänsyn till det kvarstående värdet, utan investeringar som inte genererade en avkastning avskrevs direkt.

Som Finansutskottet i sitt betänkande (1992/93:FiU10) understryker förändrar inte en övergång till finansiering av samtliga infrastrukturinvesteringar med lån i Riksgäldskontoret, vid en given investeringsnivå, statens upplåningsbehov eller statsskulden.

Enligt min mening innebär en omläggning till lånefinansiering dock flera andra fördelar.

Med lånefinansiering kommer de faktiska ränte- och amorteringskostnaderna för investeringar i vägar och järnvägar att tydliggöras på statsbudgeten. Som jag nyss redogjort för redovisas för närvarande endast de direkta anskaffningsutgifterna. Kostnader staten har som kan hänföras till infrastrukturinvesteringar ingår med ett okänt belopp i de totala räntekostnaderna för statsupplåningen inom anslaget Räntor på statsskulden.

Lånefinansieringen innebär vidare att en periodisering av anskaffningsutgifterna görs på statsbudgeten i stället för att dessa till fullo får täckas med anslagsmedel det aktuella budgetåret. Belastningen på budgeten för amorteringar och räntor uppstår först efterhand som lån och räntor förfaller till betalning. Budgetbelastningen kan därmed sägas uppstå först när de samhälls-ekonomiska vinsterna med uppbyggd och väl fungerande infrastruktur infaller, dvs. i takt med att investeringarna brukas av medborgarna. Med en lånefinansieringsmodell förbättras således riksdagens beslutsunderlag genom att de faktiska kostnaderna staten har för infrastruktuursatsningar tydliggörs genom att såväl ränte- som amorteringskostnader synliggörs.

Övergången till en lånefinansiering innebär en temporär förbättring av statsbudgetens saldo. I den takt investeringarna sker kommer denna effekt successivt att minska. Som redan framgått innebär dock inte detta att statens finanser på något sätt förbättrats. Genom omläggningen kommer skillnaden mellan statsbudgetens saldo och statens upplåningsbehov tillfälligt att öka.

Statsbudgeten är förutom att vara en "finansieringskälla" för statlig verksamhet genom riksdagens ställningstagande till anslag för olika ändamål ett redovisningsinstrument för det ekonomiska utfallet i verksamheten. Finansutskottet markerar i sitt betänkande att en övergång till en lånefinansiering av investeringarna i infrastruktur inte får utformas så att riksdagens insyn och inflytande över investeringsbesluten beskärs. Regeringen ansluter sig till denna uppfattning.

En övergång till lånemodellen förutsätter att de lånefinansierade investeringarna invärderas och aktiveras som tillgångar i den statliga redovisningen. Regeringen har i årets Finansplan redogjort för det pågående arbetet med att upprätta ett mer rättvisande årsbokslut för staten, bestående av en konsoliderad balans- och resultaträkning. Riksrevisionsverket arbetar bl.a. med att ta fram en modell för framtagandet av ett sådant årsbokslut för staten med utgångspunkt i myndigheternas årsredovisningar. I detta arbete ingår också ett utvecklingsarbete att redovisa vägkapitalet i balansräkningen som ett eget kapital och göra bokföringsmässiga avskrivningar baserat på god redovisningssed.

En given utgångspunkt är att bemyndigandesystemet utformas så att riksdagens insyn och möjlighet att påverka omfattningen av den framtida investeringsverksamheten bibehålls. Med det förslag till utformning av lånemodellen som jag senare återkommer till (avsnitt 4.2) kommer statsmakternas styrning att knytas till de reella investeringsbesluten genom att riksdagen tar ställning till en planeringsram och en låneram. Låneramen speglar såväl lånebehovet för nyinvesteringar som den totala skuldsättningens effekter på statens upplåningsbehov.

Som kompletterande underlag för riksdagens arbete bör en årlig utfallsredovisning lämnas av resultatet i verksamheten i form av uppföljning mot investeringsplan och ingångna låneåtaganden. Jag har därför för avsikt att, som underlag för en sådan åiterrapportering, ge verken i uppdrag att lämna regelbundna utfallsredovisningar till regeringen om utnyttjandet av låneramen där en tydlig koppling ges till de objekt som godkänts av riksdagen och regeringen. Jag anser också att regeringen som information för riksdagen årligen i kompletteringspropositionen redovisar de förväntade förändringar av verkens skuldsättning under det kommande budgetåret. Regeringen redovisade i budgetpropositionen år 1993 (prop. 1992/93:100) att utöver ett fullföljande av nuvarande investeringsnivå kommer ytterligare investeringar för minst 30 miljarder kronor att göras under nästa 10-årsperiod. Denna volym utgör den totala skuldsättningsramen.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. Vägverkets och Banverkets investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar bör finansieras genom att lån tas upp i Riksgäldskontoret,
2. ta del av vad jag anfört om motiven för att övergå till lånefinansiering av investeringar i infrastrukturen samt
3. besluta att skuldsättningsramen för perioden 1993/94–2002/03 skall vara 78 000 000 000 kronor.

2.1.2 Fördelning av resurser

Min bedömning:

- Det svenska vägnätet har som helhet en vid internationell jämförelse hög kapacitet i förhållande till trafikvolymerna. Det finns dock ett antal samhällen där tät och tung trafik går genom bebodda områden med såväl bullersörningar, olycksrisker som tidsförluster som följd. Även i övrigt finns på starkt trafikerade vägar betydande olycksrisker.
- Väginvesteringar ger huvudsakligen tre slags positiva effekter: minskad restid, ökad trafiksäkerhet och ökad produktivitet. Därutöver ger väginvesteringar ofta även lägre driftkostnader för fordonen, färre bullerstörda, minskade miljöstörningar och ökad resekomfort.

- Mot bakgrund av dagens trafikflöden och den förväntade trafikökningen finns stora investeringsbehov i vägnätet. Dessa investeringar ger som regel god samhällsekonomisk avkastning.
- Järnvägsinvesteringar skapar ofta möjligheter till viss överflyttning från flyg och biltrafik, men bidrar också till att resandet i en region ökar genom att stora arbetsmarknader knyts samman. Utbyggnad av dubbelspår och snabbtågsanpassning är exempel på åtgärder varigenom restiderna kan förkortas betydligt.
- Förbättrad spårstandard medger tillämpandet av ny teknik för den rullande materielen som möjliggör hastighetsökningar på vissa stråk på 30-100 %. Dagens spårsträckningar är ofta över 100 år gamla och byggdes för mycket måttliga hastigheter.
- Kapaciteten för godstrafik är hårt ansträngd längs stora delar av sträckan från övre Norrland till Skåne. Ett flertal faktorer talar för att industrins behov av järnvägstransporter kommer att öka, särskilt mot bakgrund av trängselproblemen på vägarna i Europa. Järnvägens förbättrade effektivitet gör den också mer konkurrenskraftig, vilket innebär att kapaciteten behöver höjas. En rationell godstrafik kräver också ökad bärighet på de mest trafikerade linjerna.
- Betydande satsningar på järnvägen är nödvändiga. Genom en kombination av minskade restider, en förväntad överflyttning av trafik från väg och flyg och en ökad godstrafik blir den samhällsekonomiska lönsamheten god för dessa investeringar.
- Järnvägen kan dock genom överflyttning från andra trafikslag bara till en mindre del lösa trafikens miljöproblem. För att kunna nå trafikens miljömål måste infrastrukturåtgärder kompletteras med åtgärder riktade mot fordonsutveckling och miljövänliga bränslen samt insatser som påverkar transportmönstren.
- Luftfarten är den transportgren som de senaste decennierna haft den största trafikökningen. Flyget är av mycket stor betydelse, både för att knyta landet närmare Europa och för att binda samman landets alla delar.
- Sjöfarten står för en övervägande del av vår utrikeshandels transporter. Utvecklingen i östra Europa medför dock endast på lång sikt att de framtida godsflödena kan komma att få en delvis annan riktning.
- Sjöfartens och luftfartens investeringsbehov är långt mindre än för vägar och järnvägar. Investeringarna finansieras huvudsakligen utanför statsbudgeten genom avgifter inom resp. transportslag.
- En långsiktig inriktning för utbyggnaden av väg- och järnvägsnäten bör läggas fast. Inriktningen bör vara att väginvesteringarna planeras för att uppnå ett effektivt resursutnyttjande och ökad trafiksäkerhet med samtidig hänsyn till regional balans. Järnvägsinvesteringarna inriktas mot åtgärder för ökad tillgänglighet och bättre miljö.
- En planeringsram för investeringar i vägar och järnvägar bör upprättas och skall omfatta en ram om 88 miljarder kronor.

För stomjärnvägar bör planeras för investeringar om 32 miljarder kronor, för stamvägar och övriga riksvägar bör planeras för investeringar om 40 miljarder kronor, för bärighetshöjande åtgärder bör planeras för 7 miljarder kronor och för länstrafikanläggningar bör planeras för 9 miljarder kronor. Därtill kommer 10 miljarder kronor för redan beslutade men ännu ej finansierade infrastrukturinvesteringar. Det betyder att det i denna proposition redovisas förslag som sammanlagt omfattar 98 miljarder kronor.

Bakgrund till min bedömning:

Transportsystemet

Transportsystemet är komplext. De olika transportslagen både samverkar och konkurrerar med varandra. En transport, såväl av personer som av gods, är oftast en länk i en längre kedja där flera olika transportmedel utnyttjas.

Hur en transport genomförs är resultatet av en ekonomisk avvägning mellan olika kostnader i transportkedjan och den totala kvaliteten i transporttjänsten. Avvägningen kan t.ex. gälla om kostnaden för en extra omlastning/omstigning uppvägs av en billigare/snabbare/bekvämare undervägstransport.

De avvägningar aktörerna på transportmarknaden gjort har tillsammans med politiska ingripanden på marknaden format det transportsystem vi har i dag. Det är ett system där nio av tio resor sker på vägarna och där lastbilen är helt dominerande för godstransporter under 30 mil.

Till viss del kan dessa val påverkas. Skatter av olika slag, nya typer av bilar, tåg och flygplan, teknikutveckling för omlastning, ökad användning av enhetslaster, parkeringsmöjligheter vid stationer, utbud och pris på kollektivtrafik, konkurrenssituationen mellan företag, regleringar av delmarknader för t.ex. järnväg eller långväga buss och mycket annat bidrar till att göra varje trafikslag mer eller mindre attraktivt på marknaden. Investeringar i infrastrukturen är därför en faktor bland flera som styr transportvalet. Framför allt för järnvägen sätter dock infrastrukturen en gräns för utbudet. Detta gäller särskilt den övervägande del av järnvägsnätet som utgörs av enkelspår.

Godstransportmarknaden

NUTEK har i rapporten Sveriges godstransporter – en översikt, redogjort för godstransportmarknaden. Av rapporten framgår att de volymmässigt mest omfattande transportererna är de kortväga. Lasten utgörs huvudsakligen av sand och grus till och från byggen av olika slag, rundvirke till skogsindustrin, livsmedelsdistribution och distribution av drivmedel och bränslen. Lastbilen är helt dominerande på denna delmarknad. År 1990 svarade den för 93 % av godstransportarbetet på sträckor kortare än tio mil.

De långväga flödena, över 10 mil, är totalt sett mindre vad gäller godsmängd, men är helt dominerande (ca 90 %) räknat i transportarbete, och de domineras av massgods. Förädlade produkter utgör dock en stor andel på denna delmarknad.

Lastbilen är dominerande (marknadsandel 55 %) på sträckor mellan 10 och 30 mil medan sjöfarten helt dominerar på sträckor över 30 mil (marknadsandel 49 %). Järnvägen svarar för 27 % av transportarbetet på avstånd mellan 10 och 30 mil och för 28 % på avstånd över 30 mil.

Järnvägstrafiken och sjöfarten domineras av varor, huvudsakligen inom basindustrin, som genererar långa och tunga flöden, t.ex. energi, järn och stål, malm och mineraler samt skogsnäringens råvaror och produkter. På lastbil lastas gods för långväga transporter från nästan alla sektorer, dock med tyngdpunkt på högfördlat gods.

Lastbilen svarar i större utsträckning för transporter av mer högfördlat gods än sjöfarten och järnvägen.

En översiktlig bild av godstransportflödet och konkurrenssituationen

De kortväga transporterna sker främst inom ett och samma län och utförs huvudsakligen med lastbil. Konkurrensförmågan hos de andra trafikslagen är begränsad för dessa transporter. Masstransporter med järnväg och sjöfart kan i vissa fall vara alternativ till kortväga lastbilstransporter men bara om mycket speciella förutsättningar finns.

De långväga transporterna på väg och järnväg utnyttjar främst Europavägar, vissa riksvägar och stomjärnvägar. Transportkorridorer med tunga flöden finns längs Norrlandskusten, genom Bergslagen i riktning mot Skåne resp. Göteborg och längs Västkusten. Från dessa korridorer finns förgreningar ut till tätorter och stora industrianläggningar.

Vid sidan av transportkorridorerna finns områden i inlandet med viktiga råvarukällor såsom timmer, massa och malm.

De stora export- och importflödena för järnvägs- och lastbilstrafik kanaliseras till ett fåtal gränspassager. Malmöhus län är klart dominerande tillsammans med Norrbotten (Malmbanan). Den utrikes sjöfarten är koncentrerad till Göteborgs och Bohus län.

Dessa utrikes sjötransporter från Västkusten och färjetrafiken till kontinenten från Sydusten ger upphov till omfattande inhemska transportvolymer med lastbil eller järnväg.

Skogsindustrin i Norrland använder till stor del sjöfart för såväl transporter av insatsvaror som för uttransport av färdiga produkter. Ett annat betydande transportflöde är oljeprodukter som fraktas från Västkusten med fartyg till depåer vid Norrlandskusten för vidaretransport med lastbil. Energi-transporter svarade år 1990 för 54 % av godsmängden inom sjöfarten.

Persontransporter

Det långväga resandet (resor längre än 10 mil) står för ca en tredjedel av det totala persontrafikarbetet i Sverige.

Bilen är det dominerande färdmedlet och svarar för ca 75 % av det långväga persontransportarbetet. Järnvägen har ca 12 % och flyget ca 11 % av det långväga resandet. Buss i linjetrafik har ca 2 % av marknaden.

Tjänsteresor är av klart mindre omfattning än privatresor. Resor i tjänsten står för drygt 21 % av det totala transportarbetet.

Även för tjänsteresor är bilen dominerande. 56 % av transportarbetet sker med bil och 33 % sker med flyg. Järnvägen står för ca 11 % av transportarbetet.

Det privata transportarbetet sker i dag till 80 % med bil, 12 % med tåg, 6 % med flyg och 3 % med buss.

Bilen är det dominerande transportmedlet även för *kortväga resor*, dvs. resor kortare än 10 mil. Bilresandet svarar för ca 82 % av det kortväga persontransportarbetet.

Framtida tillväxt

Trafikverken bedömer, som jag tidigare redovisat, att resandet kommer att öka med 18 % till år 2005. Det långväga resandet beräknas totalt komma att öka med 34 % under samma period.

Den största procentuella tillväxten i resandet beräknas komma inom järnvägen och flyget. Persontransportarbetet med järnväg beräknas öka med 43 % till år 2005. Persontransportarbetet med flyg beräknas under samma tid öka med 59 %. Trafiktillväxten med bil beräknas till 15 % och transportarbetet för gång, cykel och moped beräknas öka med 11 %.

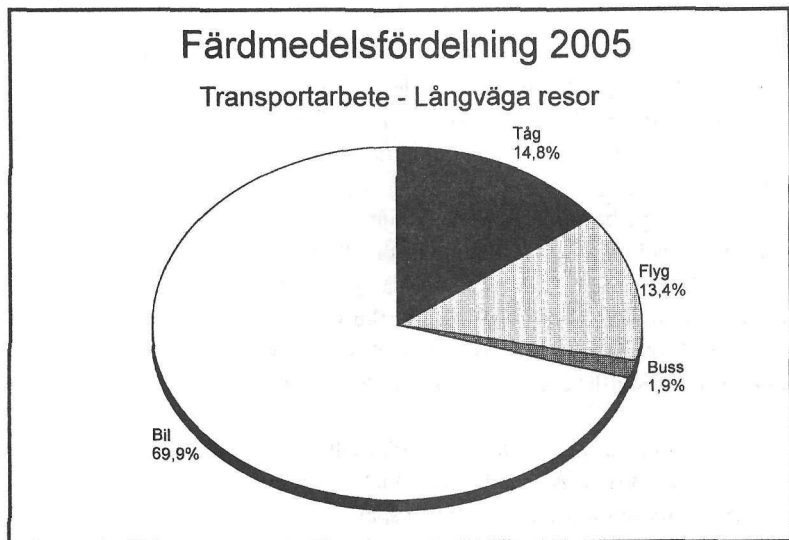
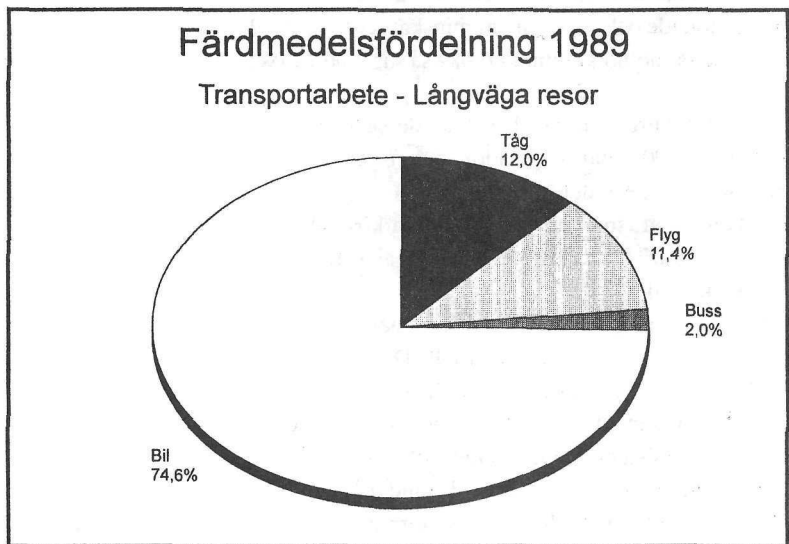
Trots en väntat stor procentuell tillväxt inom spårbunden trafik och flygtrafik beräknas ca 75 % av trafikökningen ske på vägarna.

Godstransporter beräknas få en jämn tillväxt. Transportarbetet beräknas öka med drygt 25 % under perioden 1989–2005. På kort sikt beräknas förändringarna av fördelningen på transportmedel bli små.

Den ökade bärigheten i vägnätet i kombination med en avreglering av transportmarknaden, där bl.a. cabotagebegränsningarna på sikt försvinner, torde innebära att ökningen av lastfaktorn fortsätter i landsvägstrafiken. Det innebär att antalet fordonskilometer i godstrafiken inte ökar i samma utsträckning som antalet tonkilometer. Detta torde främst gälla de långväga transportererna.

Av den totala tillväxten i godstransporterna beräknas 48 % hamna på vägarna, 34 % på järnvägarna och 16 % på sjöfarten.

Med politiska beslut kan fördelningen mellan transportslagen i viss utsträckning påverkas. Utbudet av kollektivtrafik och beskattningens utformning inverkar på färdmedelsvalet. Dessutom kan inriktningen på infrastrukturinvesteringarna påverka valet.



Tillståndsbild av transportsystemet

Vägar

Det svenska vägnätet omfattar drygt 400 000 km varav ca 100 000 km utgörs av statsvägar. 15 % av statsvägarna utgörs av riksvägar och 85 % av länsvägar. Av trafikarbetet på statens vägnät sker 61 % på riksvägar och 39 % på länsvägar.

Andelen grusvägar på statsvägnätet är 28 % och andelen motorvägar är 1 %. Drygt 2 % av trafikarbetet utförs på grusvägar.

Risken att dödas eller skadas har inte minskat nämnvärt de senaste åren. Det betyder, trots att antalet dödade och skadade har minskat sedan år 1989, att antalet dödade och skadade sannolikt kommer att öka så snart biltrafiken tillväxer igen.

På statsvägnätet finns ca 12 000 broar. Drygt 10 000 av dessa är upplåtna för de tyngsta fordonen. Cirka 2 000 broar har skador som gör att de måste repareras inom den närmaste treårsperioden.

Allvarliga brister i framkomlighet, som innebär frekventa kösituationer, finns på 17 % av riksvägarna och på 7 % av länsvägarna. 6 % av vägnätet ger trafikanterna en mycket låg åkkomfort.

Vägverket har regler för den produktstandard som skall gälla för vinterväghållning samt för beläggnings- och grusvägsunderhåll. Dessa regler har inriktats mot den standard som, med nuvarande kunskap, bäst motsvarar en samhällsekonomiskt optimal nivå utan att hänsyn tas till tillgängliga resurser.

Det råder stor skillnad i vägytetillstånd mellan landets olika delar. Det är främst i skogslänen som vägytan avviker från önskvärd standard. Detta beror bl.a. på att vägnätet i dessa delar av landet inte har normerad bärighet och på rådande klimat- och jordartsförhållanden.

Järnvägar

Det svenska järnvägsnätet omfattar drygt 10 000 km. Av dessa är ca 7 000 km elektrifierad bana. På den elektrifierade delen utförs 95 % av allt transportarbete på järnväg. 65 % av statens spåranslagningar utgörs av stombjärnvägar och 35 % av länsjärnvägar.

Av den totala banlängden i Sverige består 1 200 km av dubbelspår. Dubbelspår är helt utbyggt mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och Malmö, via Katrineholm. Vidare finns dubbelspår på delar av Norra stambanan mellan Stockholm och Uppsala samt på Ostkustbanan.

I järnvägsnätet ingår över 3 000 broar. Brounderbyggnaderna såsom landfästen och mellanstöd har en genomsnittlig ålder på 70 år. De äldsta broarna är över 100 år gamla.

För att ge ett spår med stabila egenskaper och lägre underhållskostnad svetsas rälererna ihop till s.k. helsvetsat spår. Av den totala banlängden består ca 6 000 km av helsvetsat spår. Vidare finns ungefär 25 000 spårväxlar i det svenska järnvägsnätet. Av dessa är 6 800 eluppvärmda för att förhindra fryshet under vintern.

Tågtrafiken i Sverige förbrukar årligen 2 100 miljoner kilowattimmar. För att klara tågens elförsörjning finns i Sverige 59 omformarstationer som omformar den ström som köps från elleverantören till tågdriften.

Järnvägens telenät omfattar drygt 12 000 km huvudkabel, 120 televäxlar och 36 000 anknytningar. Vidare har ca 1 700 km optisk fiberkabel lagts ned i banvallen.

Säkerhetssystemet för tågens drift, signalsystemet, består av 17 000 signaler och 640 ställverk av olika slag. Drygt 5 000 km av järnvägsnätet kan fjärr-

styras från särskilda trafikledningscentraler. För att höja säkerheten har drygt 6 000 km av banan utrustats med automatisk tågkontroll (ATC).

Ett sätt att mäta en banas tillstånd vad gäller spårstandard är att mäta det s.k. spår läget. Banverket gör årligen sådana mätningar. Av dessa mätningar framgår att 2/3 av stornätet uppfyller de krav som Banverket ställer på spår läget.

Andra indikatorer på banans kvalitet är medelhastighet och bärighet på banan. Normalt bör en bana klara en axellast på 22,5 ton. Medelhastigheten för lokdragna persontåg på stornätet är 101 km/h och på länsnätet 78 km/h.

Min bedömning: Väg- och järnvägsinvesteringar bör planeras inom en ram om totalt 88 miljarder kronor.

Skälen för min bedömning:

Allmänna överväganden om inriktning

Det övergripande trafikpolitiska målet är att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande, säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta mål har vidareutvecklats i fem delmål:

- Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses.
- Transportsystemet skall utformas så att det bidrar till ett effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet.
- Transportsystemet skall utformas så att det motsvarar högt ställda krav på säkerhet i trafiken.
- Transportsystemet skall utvecklas så att en god miljö och en långsiktigt god hushållning med naturresurser främjas.
- Transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans.

Beträffande inriktningen av trafikpolitiken gäller sedan år 1988 att konsumenterna bör ha så stor valfrihet som möjligt när det gäller utnyttjandet av olika trafikmedel.

De trafikpolitiska delmålen har en generell utformning. Det torde råda stor enighet om dem. Avvägningen dem emellan är inte lika självklar. Det är i avvägningen mellan delmålen som de politiska prioriteringarna görs tydliga.

Som har framgått av min redovisning i det föregående (kap. 1) finner jag att det av moraliska och ekonomiska skäl är nödvändigt att ge trafiksäkerheten hög prioritet vid infrastrukturplaneringen. Att minska det mänskliga lidande som drabbar trafikoffren är en angelägen samhällsuppgift. Att värna om individens välfärd, hälsa och miljö är viktiga politiska uppgifter. Mot den bakgrunden bör infrastrukturplaneringen utformas så att den också tar stor hänsyn till näringslivets grundläggande transportbehov och till regional balans samt kraven på en god miljö. En väl avvägd utveckling i hela landet som

minskar befolkningsomflyttningarna är en livskvalitetsaspekt som måste ges hög prioritet. Mot bakgrund av dessa värderingar anser jag att ett beslut om inriktning av infrastrukturen måste utformas som en avvägning mellan olika trafikpolitiska delmål, där trafiksäkerhet, miljö och regional balans ges hög prioritet. Denna avvägning gäller såväl geografiskt som mellan trafikmedel.

Den förväntade tillväxten av trafiken och de brister som för närvarande finns i transportsystemet motiverar investeringar i både vägar och järnvägar.

Inom sjöfartens och luftfartens område bedömer jag att infrastrukturen i stort sett är väl utbyggd och att endast smärre kompletteringar av systemen är nödvändiga. Mycket viktiga undantag är dock utbyggnaden av den tredje rullbanan på Arlanda och en modernisering av trafikledningssystemet.

Inom väg- och järnvägssektorn ställs särskilda krav på en utveckling av infrastrukturen. Jag anser därför att såväl vägsystemets som järnvägssystemens kvalitet och kapacitet måste förbättras.

Resurs

Regeringen bedömde i budgetpropositionen år 1993 (1992/93:100) att – utöver ordinarie investeringar – ytterligare 30 miljarder kronor skall investeras, varav 10 miljarder kronor avser redan fattade beslut.

Underlaget från Vägverket och Banverket pekar på att planering för ytterligare insatser är angelägen. Jag föreslår därför att planeringen genomförs inom en planeringsram av 88 miljarder kronor men att den detaljerade finansieringen av 20 miljarder kronor av detta belopp får anstå till senare tillfälle.

Utöver denna planeringsram måste 10 miljarder kronor avsättas för redan fattade beslut.

Fördelning av resurser

Det finns inom både väg- och järnvägssystemen angelägna investeringar som vida överstiger tillgängliga ramar, detta trots att verken även i sin egen beredningsprocess uteslutit många projekt av stort värde.

Vid fördelning av investeringsmedel mellan vägar och järnvägar bör hänsyn tas till följande faktorer.

För satsning på vägar talar:

- Vägtrafiken står för den ojämförligt största andelen av trafiken, såväl resor som godstransporter.
- De tidsvinster som uppstår, men framför allt den förbättrade trafiksäkerheten, påverkar i stort sett alla människor i den berörda regionen.

För satsning på järnvägar talar:

- Investeringarna i järnväg har varit mycket små under detta århundrade, även i förhållande till järnvägens andel av transporterna.
- Det görs stora satsningar på höghastighetståg och kombitrafik i övriga Europa i syfte att ge järnvägen en ökad konkurrenskraft. Detta gäller även internationella transporter, och satsningarna berör därmed också Sverige, vars järnvägsnät blir en del av det europeiska.

- Järnvägen har på ett helt annat sätt än vägsystemet en begränsad kapacitet. Detta gäller särskilt de stora delar av nätet som utgörs av enkelspår.
- En avvägd strategi för att lösa trafikens miljöproblem innehåller sannolikt en viss överflyttning från bil och flyg till tåg som en faktor bland många. Hur stor överflyttning man kan vänta sig är ännu för tidigt att uttala sig om.

Vid en sammanvägning av dessa argument finner jag att investeringsnivån i järnvägssystemet bör höjas betydligt. Jag föreslår således att Banverket ges i uppdrag att upprätta en plan för stomjärnvägarna omfattande en nivå på 32 miljarder kronor och att Vägverket ges i uppdrag att upprätta en nationell väghållningsplan och 7 regionala väghållningsplaner omfattande 40 miljarder kronor för riksvägar fram t.o.m. år 2003.

För bärighetshöjande åtgärder på vägnätet bör planeras för investeringar om 7 miljarder kronor och för länstrafikanläggningar (LTA) bör planeras för investeringar om 9 miljarder kronor. Det ankommer sedan på Vägverket att fördela denna LTA-ram på resp. länsstyrelse. Länsstyrelserna skall sedan upprätta planer för länstrafikanläggningar och därvid göra en fördelning mellan trafikslag.

För att ytterligare stödja den av mig föreslagna inriktningen kommer jag senare att presentera målkonflikter samt analyser av investeringar inom resp. trafikslag.

Med hänsyn till den rådande arbetsmarknadssituationen och angelägenheten av att snabbt få effekt av planerade väg- och järnvägsprojekt anser jag att en stor del av investeringarna i vägar och järnvägar bör genomföras redan inom den närmaste 3-årsperioden. Något som ytterligare talar för att en stor andel av resurserna ligger tidigt i planperioden är behovet av att finansiera redan beslutade projekt.

Av avgörande betydelse för utbyggnaden och kompletteringen av trafikens infrastruktur är hur den kommer att utnyttjas. En förutsättning för att investeringar i järnvägar och flygplatser skall ge någon effekt är att de kommer att trafikeras. I regioner med svagt trafikunderlag kan det, trots de kostnadsänkningar som avregleringarna medför, visa sig svårt att få till stånd en bärkraftig trafikförsörjning.

Staten köper i dag regionalpolitiskt viktig järnvägstrafik som inte är företagsekonomiskt lönsam. Trafikhuvudmännen upphandlar på motsvarande sätt med kommunala medel olika former av kollektivtrafik inom länen. Samtidigt används investeringar i vägar och järnvägar som kortsiktiga arbetsmarknadspolitiska och långsiktiga regionalpolitiska stimulansåtgärder.

Jag anser att en helhetssyn på såväl infrastrukturutbyggnaden och trafikeringen bör vara utgångspunkten för det fortsatta arbetet med att utforma en tillfredsställande trafikförsörjning i regioner där trafiken inte kan upprätthållas på företagsekonomiska villkor.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna att väg- och järnvägsinvesteringar bör planeras inom en ram om totalt 88 000 000 000 kronor samt
2. godkänna att planeringsramen skall fördelas med 32 000 000 000 kronor för investeringar i stomjärnvägar, med 40 000 000 000 kronor för investeringar i riksvägar, med 9 000 000 000 kronor för investeringar i länstrafikanläggningar och med 7 000 000 000 kronor för bärrighetsåtgärder på vägar.

2.1.3 Målkonflikter

Min bedömning:

- Investeringar i infrastrukturen påverkar valet av transportmedel främst på lång sikt. Möjligheterna att påverka färdmedelsvalet på kort sikt genom infrastrukturåtgärder får bedömas som begränsade.
- Investeringar i alternativ infrastruktur kan därför på kort sikt inte på något påtagligt sätt påverka de nationella och regionala miljömålen.
- Andra åtgärder utanför infrastrukturens område måste vidtas bl.a. för en bättre miljö och en ökad trafiksäkerhet.
- Miljömålet har en inneboende konflikt mellan olika typer av miljöintressen. Åtgärder för att förbättra luftmiljön och minska buller medför ofta behov av att ta ny mark i anspråk.
- Den centrala målkonflikten vid utbyggnaden av vägnätet föreligger för närvarande främst mellan ambitionen att uppnå regional balans och önskemålet om att uppnå hög trafiksäkerhet och effektivitet.

Bakgrund till mina bedömningar:

Infrastrukturens effekter på val av transportmedel

Konkurrensytan mellan de olika transportslagen är begränsad. De olika trafikmedlen utnyttjas för olika ändamål och i olika miljöer där vart och ett av dem kan uppvisa konkurrensfördelar såsom lågt pris, flexibilitet, kvalitet, säkerhet, tidsprecision etc.

Möjligheten att på kort sikt påverka valet av transportmedel genom åtgärder i infrastrukturen får bedömas som begränsade, om inte särskilda förutsättningar föreligger.

Kompleterande åtgärder vid sidan av åtgärder i infrastrukturen

Åtgärder för att minska trafikens negativa miljökonsekvenser

I trafikverkens miljörapporter år 1992 och i underlagen till investeringsplaneringen för åren 1994–2003 redovisas prognoser för de totala avgasutsläppen.

För svaveldioxid, kväveoxider och kolväten förväntas en avsevärd reduktion av utsläppen till följd av ny motor- och reningsteknik i fordonen. Trots det behövs dock ytterligare åtgärder för att nå de av riksdagen beslutade utsläppsmålen för dessa ämnen.

Beträffande koldioxidutsläppen är situationen mera problematisk. Om inget görs åt utvecklingen kommer koldioxidutsläppen att vid sekelskiftet ligga långt över målen.

Investeringar i infrastrukturen bedöms i verkens planeringsunderlag ha en relativt begränsad inverkan på trafiksektorns möjligheter att bidra till att nå utsläppsmålen. Därför behövs ytterligare åtgärder för att minska miljökonsekvenserna från i första hand vägtrafiken.

Utsläppen av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och partiklar regleras i utsläppskraven för nya fordon. Om kraven successivt skärps kan utsläppen fortsätta att minska. Det är viktigt att teknikutvecklingen hos fordonstillverkarna fortsätter, bl.a. genom att statsmakterna ställer krav på dem genom lagstiftning.

Det räcker dock inte med fordonsteknik. Ett högkvalitativt bränsle och god kontroll av fordonen behövs för att inte reningsutrustningen skall försämrats snabbt. Kontroll av fordon vid den årliga besiktningen kan följas upp med kontroller längs vägarna. En annan möjlighet är att alternativ fordons- och bränsleteknik med en mera begränsad påverkan på miljön gynnas.

För att nå koldioxidmålet bör ytterligare åtgärder genomföras de närmaste tio åren. En strategi bör utformas som gör att olika åtgärder kan komplettera varandra och som gör att också andra samhällsmål kan nås. Jag har tidigare i Kommunikationsdepartementets bilaga till propositionen om vissa klimatförändringar m.m. redovisat mina förslag och överväganden i denna fråga.

Åtgärder för att minska olycksrisken i trafiken

En konsekvent satsning på trafiksäkerhet i infrastrukturutbyggnad ger väsentliga bidrag till att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Utan åtgärder kommer antalet dödade att uppgå till mellan 850 och 1 050 personer per år och antalet skadade kommer att öka till mellan 23 000 och 27 500 per år. De operativa mål för trafiksäkerhet som Vägverket har satt upp för sitt arbete förutsätter att dessa siffror skall nedbringas med 400 dödade per år och 8 200 skadade per år.

En trafiksäkerhetsinriktad infrastrukturutbyggnad skulle kunna leda till 220 färre dödsfall per år resp. 2 100 färre skadade per år. Utöver dessa åtgärder kalkylerar Vägverket med andra trafiksäkerhetsåtgärder så att den totala måluppfyllelsen skulle kunna bli en minskning med 520 dödade per år och 6 400 skadade per år.

De kompletterande åtgärder som behövs för att nå en förbättrad trafiksäkerhet kommer jag senare att föreslå regeringen att förelägga riksdagen i en proposition om förbättrad trafiksäkerhet.

Regeringens direktiv för planeringsarbetet har utgått från en samordnad syn på utbyggnaden av infrastrukturen. De viktiga avvägningarna mellan olika inriktningar och projektprioriteringar som verken har gjort i sina rapporter bygger på en sådan gemensam planeringssyn. I det för regeringen redovisade underlagsmaterialet ligger redan en betydande samordning av planeringsinriktning och planeringssyn.

Kraven på en konsekvent trafikuppdelning är inte förenlig med förutsättningen att trafikköparen eller resenären skall ges så stor valfrihet som möjligt i valet av transportmedel och transportsätt. Marknadsekonomi förutsätter vidare att staten inte ingriper med fysiska begränsningar för transportvalet.

I de trafiktäta stråken går trafik av mycket varierat slag, vilket avspeglar sig i verkens rapporter. Så t.ex. utgör Göteborg industri- och transportcentrum för en stor del av landet och där behövs utbyggnad av såväl väg- som järnvägsprojekt för att värna en god trafiksäkerhet och se till att tillväxt också sker i de omgivande regionerna. För att industri och handel i norra Sverige skall utvecklas och för att flera lokala arbetsmarknader skall kunna knytas samman krävs goda väg- och järnvägsförbindelser.

Min slutsats är att vi inte kan undvika investeringar som kan synas vara parallella, om vi vill slå vakt om ekonomisk tillväxt och individens valfrihet och om vi vill undvika hårdhänta statliga regleringar.

Skälen för min bedömning: Det politiska inflytandet över infrastrukturplaneringen skall stärkas. Regering och riksdag måste på ett tydligare sätt ta ställning i de målkonflikter som föreligger mellan olika trafikpolitiska handlingsvägar.

Vid sitt ställningstagande måste statsmakterna beakta de möjligheter som infrastrukturplanering och utbyggnad realistiskt kan ge för att göra de riktiga prioriteringarna. Infrastrukturen i sig ger endast kortsiktig effekt på samhällsekonomin i samband med att den byggs. De av samhället eftersträfvade långsiktiga effekterna uppnås genom den trafik som utvecklas under gynnsamma omständigheter på infrastrukturen.

En ny inriktning för infrastrukturen får endast långsamt effekt på rese- och transportmönstren eftersom ändringar av dessa kan komma att kräva förändrade tänkesätt och handlingsätt. Investeringar i alternativ infrastruktur måste därför planeras väl så att de får genomslag i resemönstren. Möjligheterna att få till stånd en överflyttning av trafik från väg till järnväg och kollektiv trafik måste tas till vara för att kunna uppnå trafiksäkerhetsmålet och miljömålet.

När detta har sagts är det emellertid viktigt att slå fast att det är främst strategiska projekt som ger överföringseffekter. Generellt efterfrågar olika typer av transportköpare olika transportlösningar. Vidare behövs i många fall parallella infrastrukturer för att säkerställa en balanserad utveckling av industri, handel och service i hela landet.

Jag anser att en helhetssyn på trafiksystemet och en god förståelse för systemets funktion är viktiga utgångspunkter för den fortsatta utbyggnaden av infrastrukturen. En sådan helhetssyn bör vara långsiktig och ta hänsyn till fysiska realiteter. Detta har varit viktiga utgångspunkter för mitt ställningstagande.

Mitt förslag:

- Planeringsinriktningen för utbyggnaden av vägsystemet bör bygga på Vägverkets inriktning Trafiksäkerhet med hänsyn tagen till miljöfaktorer och till möjligheterna att uppnå regional balans och tillgodose näringslivets grundläggande transportbehov.
- Investeringsnivån för riksvägar bör vara 40 miljarder kronor.
- Planeringsramen bör fördelas med 32 miljarder kronor för stamvägar, 8 miljarder kronor för övriga riksvägar och 7 miljarder kronor för bärighetshöjande åtgärder.
- Av skuldsättningsramen bör 30 miljarder kronor avsättas för vägar och 7 miljarder kronor för bärighetshöjande åtgärder.
- Stamvägnätet omfattar i mitt förslag de för de båda inriktningarna gemensamma vägarna E 4, E 6, E 20, E 18, E 22, Rv70, Rv64/48 och del av Rv45. Av trafiksäkerhetsskäl bör Rv26, Rv40 och Rv56/67 tillföras stamvägnätet, av regionalpolitiska skäl bör nätet kompletteras med Rv45 norr, Rv50, Rv60 och E 65. Av samma skäl bör också vägarna E 10, E 12 och E 14 tillföras stamvägnätet. På samma sätt bör av trafiksäkerhetsskäl Rv25 och Rv31/33 tillföras stamvägnätet.

Bakgrund till mitt förslag:**2.2.1 Vägverkets rapport**

Vägverket har på regeringens uppdrag inkommit med en rapport som redovisar fyra olika inriktningar för vägsystemets utbyggnad. Dessa inriktningar visar var för sig hur långt de kan bidra till att *ett* av de trafikpolitiska delmålen uppnås och vilka konsekvenser denna inriktning får på de andra trafikpolitiska delmålen. De olika investeringsinriktningarna som redovisas är Trafiksäkerhet, Regional balans, Miljö samt Effektivitet.

Investeringarna i dessa alternativ utgörs av ett baspaket som är gemensamt för de fyra alternativen. Därtill kommer särskilda satsningar inom ramen för antingen en medelsnivå Hög på 70 miljarder kronor eller en medelsnivå Låg på 40 miljarder kronor. Baspaketet omfattar satsningar på E 4, E 6 och E 20 där medelsnivå Hög tillgodoser 70 % av behoven och medelsnivå Låg 30 %. Satsningen på E 18 är 50 % resp. 30 % av behoven i nivå Hög resp. nivå Låg.

Studerade investeringsnivåer (miljarder kronor)

	nivå Låg	nivå Hög
	40	70
Stamvägar	22	40
Övriga riksvägar	8	10
Länstrafikanläggningar	10	20

I nivån Hög har Vägverket förutsatt att 91 miljarder kronor avsätts för drift, underhåll och förbättringar av vägnätet under perioden fram till år 2003. I nivån Låg har Vägverket antagit att 59 miljarder kronor avsätts för motsvarande ändamål. Nivån på anslaget för drift, underhåll och förbättringar av vägnätet påverkar effekten i de inriktningar som Vägverket har redovisat.

Den lägsta investeringsnivå för riksvägar som gör det meningsfullt att peka ut ett särskilt stamvägnät är 30 miljarder kronor under en tioårsperiod. Vid den lägre nivån måste stamvägnätets omfattning eventuellt reduceras.

De största konflikterna i valet av transportinfrastruktur finns mellan Vägverkets alternativ Regional balans och Trafiksäkerhet/Effektivitet. Miljömålet uppnås enligt Vägverket bäst genom åtgärder i hela vägtrafiksektorn, bl.a. genom förbättrad reningsutrustning, energisnålare fordon, alternativa drivmedel etc.

Vägverket anser att en renodling av investeringsinriktningen mot endast ett av delmålen i trafikpolitiken inte är realistisk. Vägverket förordar i stället en inriktning där delmålen sammanvägs.

Kostnader för *full* målstandard på alla de av Vägverket studerade stråken som ingår i olika alternativ.

(Mv = motorväg, Rv = riksväg, 13m = 13-metersväg, 9m = 9-metersväg)

Väg	Målstandard	Kostnad
E 4	Mv/13m	23 300
E 6	Mv	7 800
E 20	Mv	10 300
E 18	Mv/13m	9 150
E 22	Mv/13m	6 200
Rv70	13m	870
Rv40	Mv	4 700
Rv45	Mv	6 200
Rv45	13m	1 000
Rv45	9m	3 450
E 10	13m/9m	600
E 12	13m/9m	2 300
E 14	13m/9m	960
E 65	13m	400
Rv25 (27)	13m	250
Rv31/33	13m	330
Rv64/48	13m	500
Rv26	13m	1 000

Vägverket redovisar fyra olika inriktningar:





Vägverket

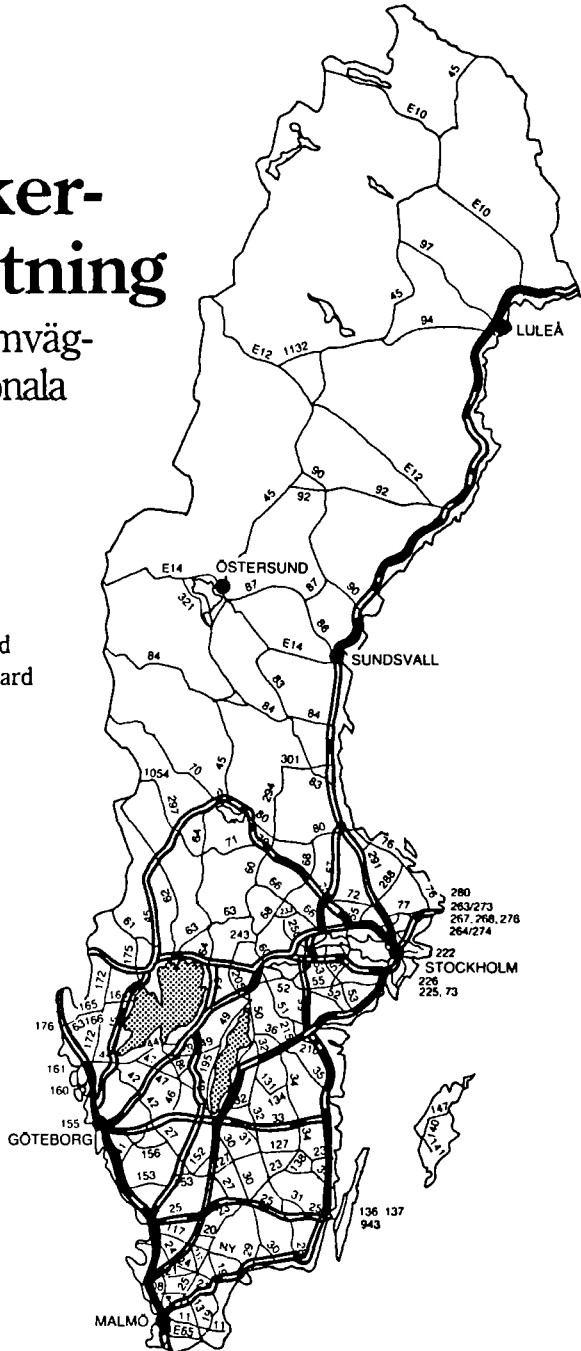
93-01-30

Trafiksäkerhetsinriktning

Det nationella stamvägnätet och de regionala stråken

Förklaring:

-  Uppnådd målstandard
-  Ej uppnådd målstandard





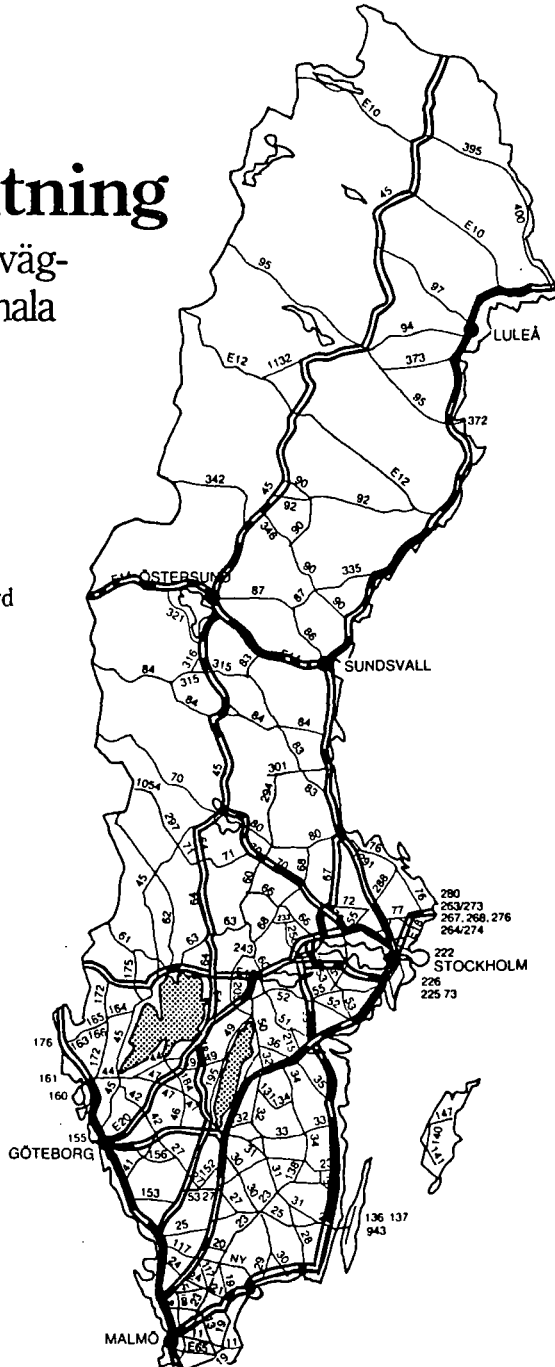


Miljöinriktning

Det nationella stamväg-
nätet och det regionala
stråken

Förklaring:

-  Uppnådd målstandard
-  Ej uppnådd målstandard





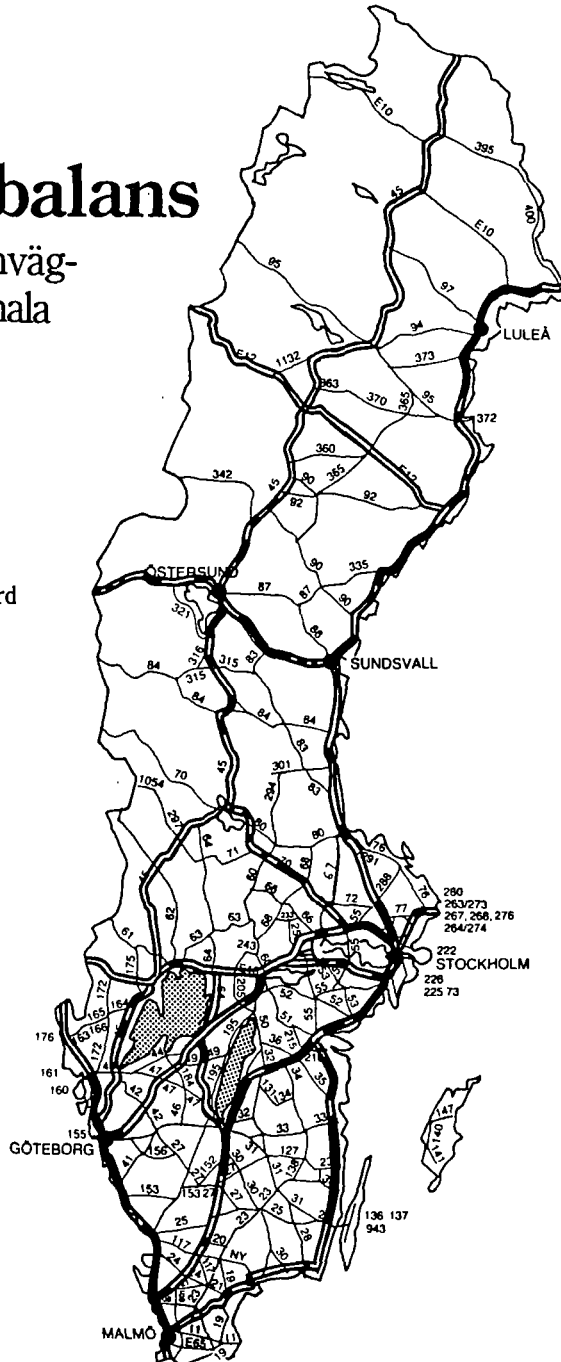


Regional balans

Det nationella stamväg-
nätet och de regionala
stråken

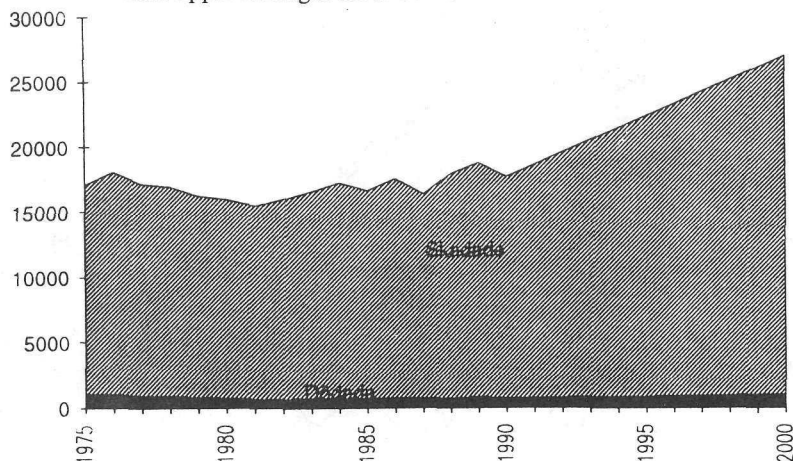
Förklaring:

-  Uppnådd målstandard
-  Ej uppnådd målstandard



Sedan år 1911 har enligt dödsorsaksstatistiken ca 57 000 personer dödats till följd av trafikolyckor. Under 1980-talet har närmare 8 500 personer omkommit på våra vägar. Dessutom skadas varje år mellan 2 000 och 3 000 personer så svårt att de får bestående men av skadorna. Av alla olycksfall med dödlig utgång utgör dödsfallen i vägtrafiken 28 %. Trafikskadorna är ett stort problem för samhället med värre konsekvenser än många allvarliga sjukdomar.

Fig. 2.2.2 Antal dödade och skadade i vägtrafikolyckor åren 1980–1991 samt uppskattningar till år 2000.



Expertgruppen för trafiksäkerhet har beräknat att antalet dödade år 2000 kommer att ha ökat till 880–1 050 personer, om samma dödsrisk då föreligger som vid mitten av 1980-talet. Expertgruppen har som mest sannolikt basalternativ angivit en ökning till 1 000 dödade och 26 000 skadade, om inga åtgärder vidtas för att minska olycksriskerna i vägtrafiken.

En sådan utveckling är inte acceptabel. Jag anser att kraftfulla åtgärder i vägsystemet måste vidtas för att olycksriskerna fortlöpande skall minska och antalet olyckor med allvarliga konsekvenser blir färre. Kraftfulla satsningar på den trafiksäkrare järnvägen räcker inte. Kraftiga satsningar kan minska vägtrafikens ökningstakt, men inte på ett tillräckligt påtagligt sätt minska olycksriskerna inom trafiksektorn.

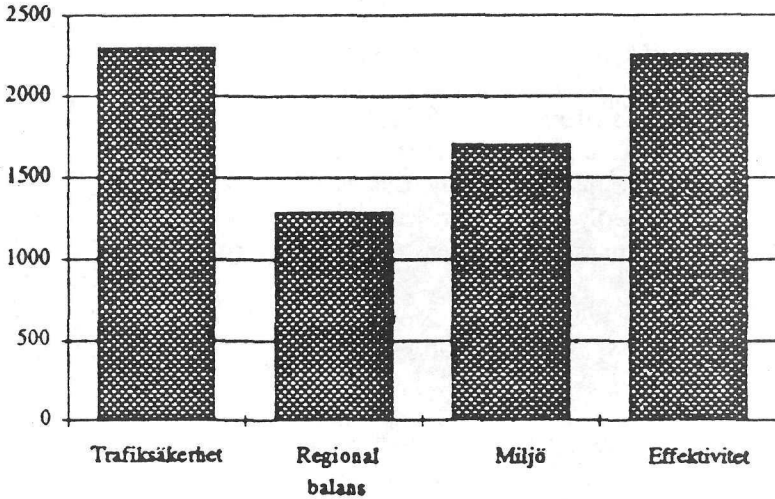
Genom en betoning av trafiksäkerheten i utveckling och underhåll av infrastrukturen beräknas vid periodens slut en reduktion på ca 220 dödade och 2 100 skadade per år uppnås.

En utbyggnad av infrastrukturen med betoning på trafiksäkerhet kommer att medföra 60 dödsfall och 1 000 skadade färre per år jämfört med inriktningen Regional balans. Jämfört med inriktningen för en bättre miljö innebär trafiksatsningen 40 dödsfall och 550 skadade färre per år.

Effekten av infrastrukturåtgärderna från trafiksäkerhetssynpunkt är emellertid inte tillräckliga. Därför måste infrastrukturåtgärderna kompletteras med åtgärder för en förändrad attityd hos trafikanterna, en attityd som

innebär att de visar hänsyn mot och hjälper varandra, respekterar trafikregler och hastighetsbegränsningar etc. Vilken effekt sådana åtgärder får är svårt att säga men en vanlig uppskattning är att de skulle kunna reducera antalet dödsolyckor med 300 och antalet skadade med 4 300 per år.

Fig. 2.2.3 Minskning av dödade och skadade per år vid periodens slut vid olika inriktningar



En inriktning mot trafiksäkerhet omfattar följande satsningar:

- fler nationella stråk i södra Sverige
- investeringar i högratifierade riksvägar
- riktade trafiksäkerhetsåtgärder
- väglagstjänster
- på övriga riksvägar en prioritering dels av de mer trafikerade riksvägarna, dels av punktinsatser på mindre objekt med goda trafiksäkerhets effekter såsom förbifarter vid tätorter och mindre samhällen samt breddning av smala vägar med stor trafik
- bärighetssatsningar
- beläggning av alla grusvägar med trafik överstigande 250 fordon per dygn.

Trafiksäkerhetsalternativet innehåller till stora delar åtgärder av den typ som även finns i miljöalternativet.

De största konflikterna i valet av transportinfrastruktur finns mellan Regional balans och Trafiksäkerhet/Effektivitet. Miljömålet uppnås bäst genom åtgärder i hela vägtrafiksektorn, bl.a. genom förbättrad reningsutrustning, energisnålare fordon, alternativa drivmedel etc.

Vägverkets miljöinriktade utbyggnad av väginfrastrukturen innebär jämfört med Vägverkets trafiksäkerhetsinriktning:

- ett finmaskigare nät av stamvägar
- en satsning på fler förbifarter
- en satsning på riktade miljöåtgärder
- en satsning på miljövänliga vägslagstjänster
- en satsning på kollektivtrafik

Åtgärder riktade mot väginfrastrukturen har dock på kort sikt relativt liten inverkan på de totala avgasutsläppen från vägtrafiken. Med den grund-satsning som ligger i de av Vägverket studerade alternativen är skillnaden i utsläpp relativt liten mellan alternativen. Inte ens kraftfulla satsningar på att försöka flytta över trafikanter från vägarna till den energisnålare och miljö-vänligare järnvägen är tillräckliga. Överflyttningspotentialen är inte tillräck- lig. Kraftiga järnvägssatsningar kan minska vägtrafikens ökningstakt och därmed även avgasutsläppen.

Koldioxid

Trafikarbetet i de analyserade alternativen till nationellt vägnät minskar med totalt 0,5–0,8 % i alla alternativ om de byggs ut till full målstandard. Utbygg- naden av vägsystemet innebär till stor del utbyggnad till motorväg. Samtidigt kommer bränsleförbrukningen att öka eftersom motorväg med hastighetsbe- gränsningen 110 kilometer i timmen är mer energikrävande än vägar med hastighetsbegränsning 90 km/h. Ökningen till följd av höjda hastigheter ba- lanseras dock av minskat trafikarbete. Skillnaden mellan alternativen är där- för liten.

Utsläpp av koldioxid vid fullt utbyggd målstandard

Trafiksäkerhet	8 461 600 ton/år
Regional balans	8 458 539 ton/år
Miljö	8 431 093 ton/år
Effektivitet	8 461 600 ton/år

Kväveoxider

Åtgärder inom infrastrukturen har en liten inverkan på de totala kväveoxid- utsläppen. Eftersom hastigheterna höjs i samtliga inriktningsförslag ökar ut- släppen av kväveoxider. Utsläppen skulle öka med upp till 9 % på stamväg- nätet om det byggdes ut till full målstandard. På hela statsvägnätet skulle ökningen bli 5 %.

Utsläpp av kväveoxid vid fullt utbyggt stamvägnät till målstandard

Trafiksäkerhet	82 765 ton/år
Regional balans	82 408 ton/år
Miljö	82 104 ton/år
Effektivitet	82 765 ton/år

Buller och luftföroreningar i lägenheter

Alla lägenheter med luftföroreningar över gällande gränsvärden kan skyddas genom riktade miljöåtgärder såväl vid en inriktning mot trafiksäkerhet som i miljöinriktningen.

Dessutom kan i miljöinriktningen åtgärder vidtas för alla lägenheter med bullernivå överstigande 65 dBA. I trafiksäkerhetsinriktningen kan åtgärder vidtas för endast 60 % av lägenheterna med 65-70 dBA.

Konflikt mellan olika miljöintressen

Åtgärder som innebär förbättrad miljö för de boende längs vägarna innebär ofta att ny mark måste tas i anspråk och konflikter uppstår då med andra miljöintressen.

Intrånget i känsliga miljöer varierar endast i ringa grad mellan de olika alternativen. Enligt preliminära sammanställningar föreligger det risk för konflikt med 45 naturintressen, 35 friluftintressen, 50 kulturmiljöintressen och 15 mindre eller större tätorter. Eftersom konfliktpunkterna redan nu är kända finns det större möjligheter att undvika, reducera eller kompensera de intrång som blir aktuella.

Vägverkets inriktning Regional balans

Vägverkets inriktning mot regional balans innebär jämfört med inriktningen mot trafiksäkerhet:

- fler nationella stråk i norra Sverige
- satsning på lika ytstandard i hela landet
- att stamvägnätet får en större satsning i Norrlands inland med hela Rv45 från Göteborg genom Norrlands inland som viktig led
- att E 14 och E 12, som förbinder Norrlands inland med kusten, ingår i stamvägnätet
- att på övriga riksvägar prioriteras förbifarter liksom vägsträckor med nedsatt framkomlighet inom Norrlands inland och i sydöstra Sverige.

Vägverket anser att en av de bästa satsningarna för regional balans inom vägtransportsystemet för Norrlands inland och sydöstra Sverige utgörs av de i alla alternativen ingående stråken E 18 och E 4.

Restidvinster

En inriktning mot trafiksäkerhet ger 80 000 fler arbetsveckor i nedlagd restid per år i Norrlands inland, i sydöstra Sverige och i Dalsland och Värmland än vid inriktningen Regional balans.

Däremot ger en inriktning mot regional balans *totalt sett* en mindre reduktion av restiderna än andra alternativ. Jämfört med trafiksäkerhetsalternativet leder utbyggnaden av infrastrukturen i riktning mot ökad regional balans årligen till 65 000 fler personveckor extra på vägen. Jämfört med inriktningen effektivitet innebär en satsning på regional balans drygt 140 000 ytterligare personveckor i vägtrafiken.

Bärighetssatsningen innebär i inriktningen för ökad regional balans att 39 % av vägarna med dålig bärighet tjälsäkras. I Vägverkets inriktning Effektivitet och Trafiksäkerhet kan 32 % av vägarna tjälsäkras.

Vägverkets inriktning Effektivitet

En utbyggnad av infrastrukturen i enlighet med ett effektivitetskriterium överensstämmer enligt Vägverket i stort med utbyggnaden av infrastrukturen för en ökad trafiksäkerhet.

80 % av restidsvinsterna i effektivitetsinriktningen härrör från tidsvinster genererade på vägarna E 4, E 6, E 20 och E 18. Dessa vägar är gemensamma för alla alternativ.

Målkonflikter

Vägverket redovisar följande målkonflikter inom vägsektorn som de mest centrala:

Trafiksäkerhet kontra Regional balans och Miljö:

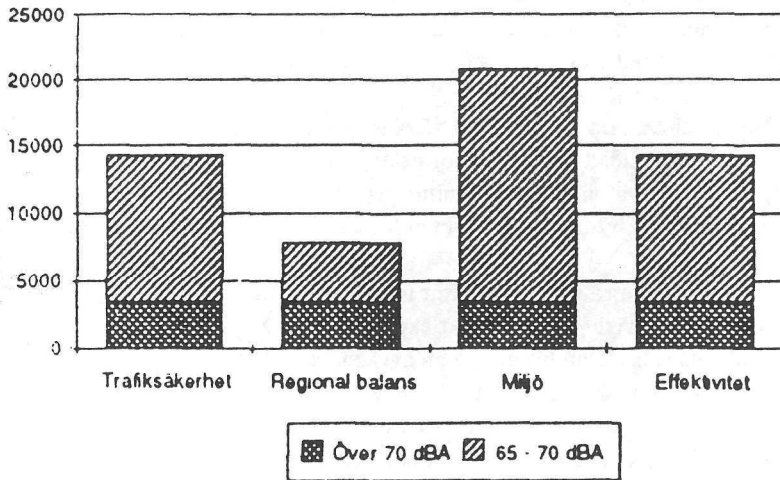
En inriktning av infrastrukturen mot *regional balans* innebär drygt 1 000 fler döds- och skadefall per år vid periodens slut. En inriktning mot *miljö* innebär nästan 600 fler döds- och skadefall per år.

Regional utveckling kontra Trafiksäkerhet och Miljö:

En inriktning mot *trafiksäkerhet* ökar restiderna i de utpekade områdena med 80 000 arbetsveckor, och 1 700 km grusväg blir inte belagda. En *miljöriktning* innebär att 800 km väg blir inte belagda.

Miljö kontra Regional balans:

En inriktning mot *regional balans* innebär att 13 000 lägenheter fortsättningsvis kommer att ha bullernivåer över 65 dBA jämfört med miljöinriktningen. Minskningen av bullerstörda lägenheter per år vid olika inriktningar framgår av figur 2.2.4.



Effektivitet kontra Regional balans:

Med en inriktning mot regional balans kommer restiderna att öka med 140 000 personveckor, transporttiden för godstrafik på det nationella stamvägnätet att vara 1,8 miljoner tontimmar längre och det samlade nuvärdet att bli 44 miljarder kronor lägre jämfört med inriktningen Effektivitet.

2.2.2 Förslag till inriktning

Mitt förslag:

- Planeringsramen för riksvägar bör vara 40 miljarder kronor.
- Planeringsramen bör fördelas med 32 miljarder kronor för stamvägar och 8 miljarder kronor för övriga riksvägar.
- 7 miljarder kronor bör avsättas för bärighetshöjande åtgärder.
- Stamvägnätet omfattar i mitt förslag de för de båda inriktningarna trafiksäkerhet och regional balans gemensamma vägarna E 4, E 6, E 20, E 18, E 22, Rv70, Rv64/48 och del av Rv45. Av trafiksäkerhetsskäl bör Rv26, Rv40 och Rv56/67 tillföras stamvägnätet, av regionalpolitiska skäl bör nätet kompletteras med Rv45 norr, Rv50, Rv60 och E 65. Av samma skäl bör också vägarna E 10, E 12 och E 14 tillföras stamvägnätet. På samma sätt bör av trafiksäkerhetsskäl Rv25 och Rv31/33 tillföras stamvägnätet.

Skälen för mitt förslag: Satsningarna på infrastruktur måste få en särskild tyngd för att i möjligaste mån kompensera vårt avståndshandikapp jämfört med centrala Europa. Detta gäller i än högre grad för de glesbefolkade delarna av landet. Flera av de projekt som här föreslås och som kommer att kunna förverkligas under planeringsperioden är av den omfattningen, och är för närvarande på ett sådant planeringsmässigt och rättsligt skede, att det

kan dröja innan anläggningsarbeten kan inledas. I andra fall kan planer och tillstånd redan vara klara, varför arbetena kan starta inom kort.

Vägverket och Banverket måste också ha möjlighet att fastställa utbyggnadsordning och utbyggnadstakt med hänsyn till vad som är mest ekonomiskt fördelaktigt.

Individens hälsa, valfrihet och välfärd måste också stärkas genom olika åtgärder. Möjligheten att leva ett allsidigt och rikt liv förutsätter ekonomisk stabilitet, god miljö och tillgång till utbildning och kultur. Ett väl genomtänkt och miljöanpassat transport- och trafiksystem kan bidra till att uppnå dessa samhällsmål.

För mig är det naturligt att från dessa utgångspunkter förorda en inriktning av vägutbyggnaden som huvudsakligen prioriterar ekonomisk tillväxt, trafiksäkerhet och regional balans och som bygger på en avvägning mellan dessa mål. Härigenom ges individen möjlighet att få del av ekonomisk utveckling, tillgång till ett utbud av varor och offentliga och privata tjänster liksom möjlighet till personliga upplevelser. Samtidigt värnar samhället om medborgarnas hälsa och trygghet.

De ekonomiska ramar som kan avsättas för vägutbyggnad medger inte en total måluppfyllelse för de båda av Vägverket utarbetade inriktningarna trafiksäkerhet och regional balans. Prioriteringar måste bestämmas. För egen del anser jag att vi bör eftersträva en hög måluppfyllelse på de vägar som är gemensamma för de båda inriktningarna. För att vinna de största trafiksäkerhets- och regionalpolitiska fördelarna bör vägar med stor trafik ha högre måluppfyllelse än vägar med mindre trafik. De trafiktäta stråken bör så långt möjligt byggas färdigt till målstandard.

Vägarna E 4, E 6, E 20, E 18, Rv40, Rv45 syd, Rv70, E 22, Rv26, Rv64/48, Rv50/60 och Rv56/67 bör byggas ut mot Vägverkets målstandard. Den del av stråken som kan nå målstandard under planperioden varierar mellan olika stråk. Jag återkommer till denna fråga senare.

För att inrymma den av mig förordade prioriteringen inom de föreslagna ramarna anser jag att målstandarden för vissa stråk kan omprövas jämfört med Vägverkets förslag. Så förutsätter jag att väg E 20 väster om Örebro kan ha målstandard 13 metersväg. Detsamma kan gälla för väg E 4 norr om Gävle liksom västligaste delen av väg E 18. Detta anser jag vara motiverat bl.a. mot bakgrund av genomförda och planerade järnvägssatsningar. Rv45 norr om Dalarna bör kunna ges målstandarden 7-9 metersväg med hänsyn till trafikvolymerna.

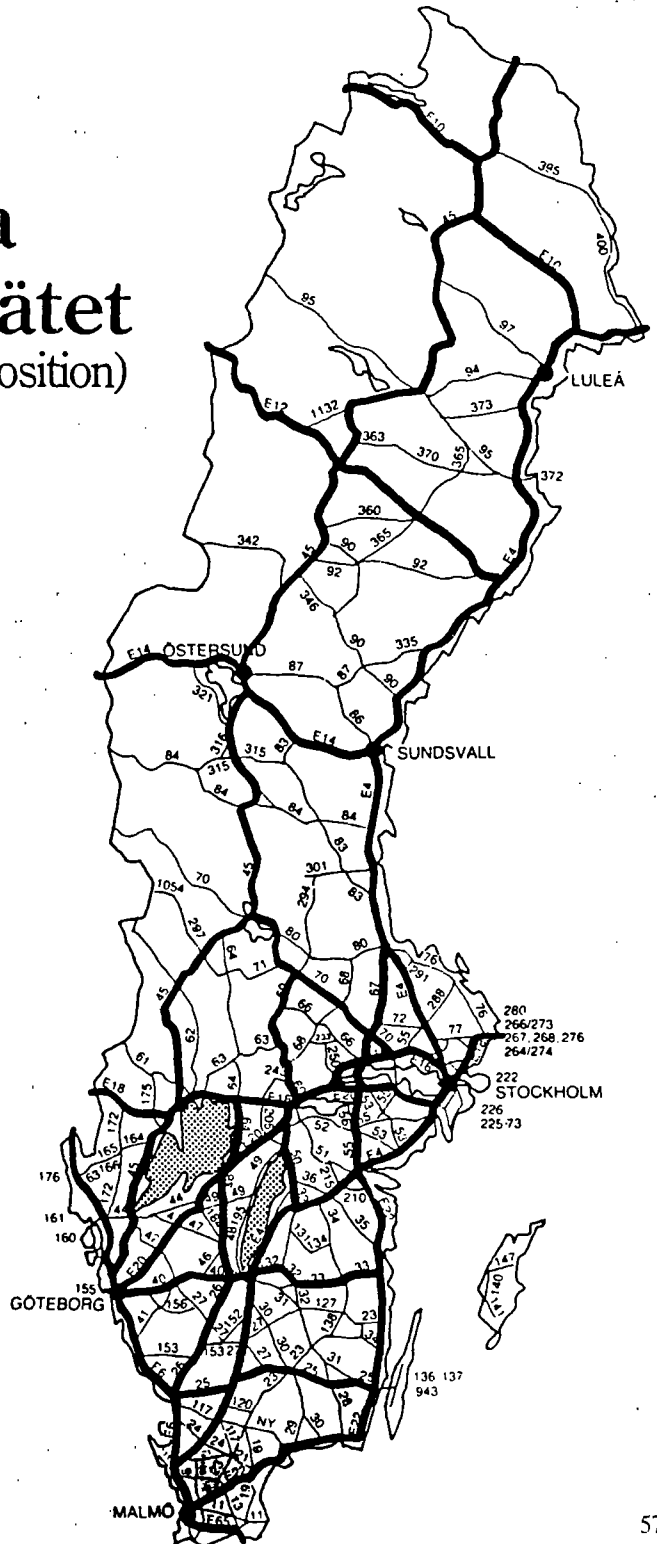
Vägarna E 10, E 12, E 14, E 65, Rv25 och Rv31/33 bör ingå i stamvägnätet utan någon särskild målstandard. Dessa stråk bör förbättras punktvis av trafiksäkerhetsskäl men också ges den högre underhållsstandard som en stamväg förutsätts få. Standarden för väglagstjänster på stamvägnätet kommer, med hänsyn tagen till trafikvolym, att vara högre än på det omgivande statliga vägnätet.

Stamvägarna Rv25 och Rv31/33 genom sydöstra Sverige kan ges en sydligare dragning om detta innebär att vägarnas roll som stamväg förstärks.

Stamvägnätets omfattning framgår av figur 2.2.5.

Nationella stamvägnätet

(Regeringens proposition)



Med den av mig förordade standardnivån kan vägarna ingå i ett stamvägnät. Mot slutet av 1990-talet skall nuvarande planering omprövas. Det finns då anledning att pröva såväl standard som tillhörighet till stamvägnätet för de av mig utpekade stråken. Jag förutser att trafikutveckling och andra samhällsfaktorer kan komma att korrigera mina bedömningar i dag.

Det av mig förordade inriktningsalternativet ger ett högt samhällsekonomiskt värde. Inriktningen medför genom grundsatsningen relativt liten skillnad i måluppfyllelse vad gäller miljö och regional balans jämfört med de av Vägverket redovisade inriktningarna. Skillnaden i antalet dödade och skadade är dock stor.

Den av mig förordade inriktningen grundad på miljöhänsyn, trafiksäkerhet och balanserad regional utveckling genom bärighetshöjande åtgärder, medför behov av kraftfulla åtgärder på de mest trafikerade vägarna och på vägar med svåra trafiksäkerhetsproblem. Vägverkets grundsatsning (nivå Låg) lämnar inget utrymme för politiska prioriteringar. Med hänsyn till den av mig förordade inriktningen bör en planeringsram för vägsektorn ligga över Vägverkets nivå Låg. Jag anser därför att 40 miljarder kronor bör avsättas för investeringar på riksvägar för att reella konkreta effekter skall kunna uppnås. Denna investeringsnivå ligger mellan de av Vägverket studerade alternativen nivå Låg och nivå Hög. 32 miljarder kronor av medlen avsatta för riksvägar bör användas för investeringar på det föreslagna stamvägnätet.

För att ge förutsättningar för en fortsatt utveckling i landets olika delar bör även fortsättningsvis åtgärder vidtas som ökar bärigheten på vägnätet. Jag föreslår därför att 7 miljarder kronor avsätts för bärighetshöjande åtgärder under perioden 1994–2003.

2.2.3 Storprojekt och strategiska val

Min bedömning och mitt förslag:

- Vägverket bör så snart som möjligt genomföra det s.k. Vedaprojektet på väg E 4.
- Inget av alternativen till dragning av väg E 4 genom Skåne är bättre än de övriga ur alla synvinklar. Därför bör det nu tillgängliga materialet kompletteras och fördjupas innan slutgiltig ställning till sträckning kan tas. Jag avser att återkomma med en redovisning av slutgiltigt förslag till sträckning.
- Såväl Rv50/60 som Rv56/67 bör tillföras stamvägnätet.

Bakgrunden till och skälen för min bedömning och mitt förslag:

Ny förbindelse på väg E 4 över Ångermanälven

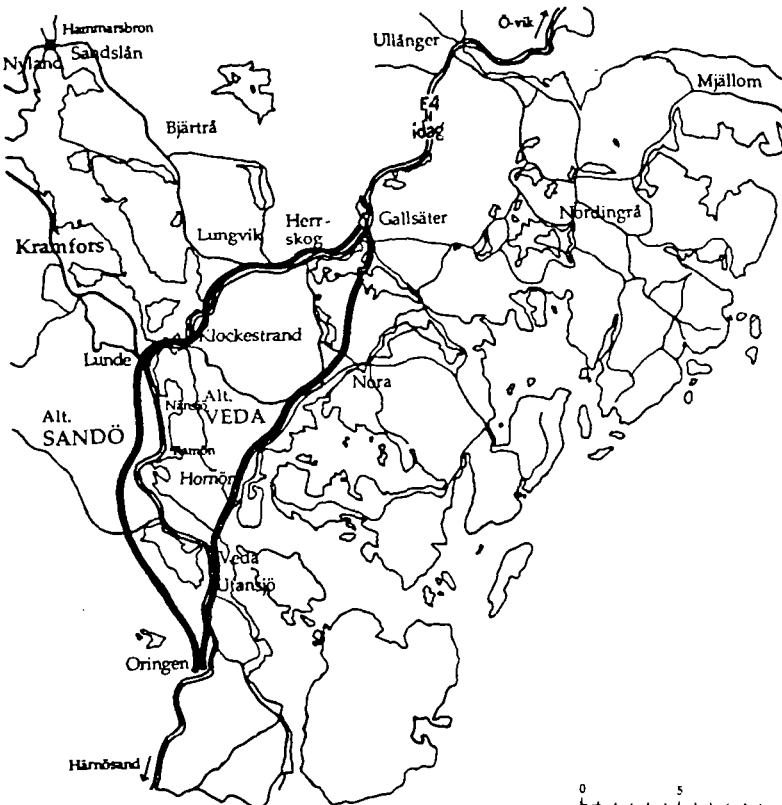
I 1993 års budgetproposition utpekades en ny förbindelse över Ångermanälven på väg E 4 som ett av de projekt som snart kan förverkligas. Den del av E 4 som berörs svarar för ca 70 % av allt trafikutbyte mellan norra Norrland och

övriga Sverige. Tung trafik utgör ca 15 % av den totala trafikmängden. Led- den är i hög grad en gemensam förutsättning för näringslivets produktions- möjligheter och för hushållens kontakter och inkomst- och konsumtionsmög- ligheter. Standarden är mycket låg och broarna vid Sandö har otillfredsstäl- lande bärighet. En väl fungerande förbindelse över Ångermanälven som svarar mot dagens bärighetskrav kommer avsevärt att underlätta såväl den tunga trafikens transporter som persontransporter till och från Norrland.

Vägverket har genomfört ett omfattande utredningsarbete inför ett sådant projekt. I slutet av 1980-talet utreddes fyra möjliga alternativ till förbindel- ser. Utredningen resulterade i att Vägverket beslutade att koncentrera sig på alternativen Veda och Sandö. Dessa två alternativ har noga behandlats i fyra rapporter, vilka inkluderar en miljökonsekvensbeskrivning, en teknisk beskrivning samt en samhällsekonomisk analys och en allmän beskrivning.

En ny sträckning förbi Veda innebär en ny bro över Ångermanälven belä- gen närmare kusten än den nuvarande sträckningen förbi Sandö. Ett annat alternativ som har redovisats är en helt ny förbindelse vid Sandö. Vägalter- nativen Sandö och Veda framgår av figur 2.2.6.

Fig. 2.2.6 Vägalternativen Sandö och Veda



Den 50 år gamla Sandöbron har i dag inte tillräcklig bärighet för den tunga trafikens krav och för att klara EG:s viktbestämmelser. För att uppnå detta krävs omfattande ombyggnader. De beräknas i Sandö-alternativet pågå under flera år och innebära stora olägenheter för trafikanterna i form av bl.a. periodvisa omledningar av trafiken. I dag leds de tyngsta transporterna via en omväg längre upp längs älven, vilket medför en ca 4 mil längre körsträcka.

I Vägverkets underlag om en ny förbindelse över Ångermanälven vid Veda ingår bl.a. en omfattande samhällsekonomisk analys. I den anges att en sådan förbindelse "bedöms ge stor positiv inverkan på samhällsfunktionerna för nationen och för övre Norrland". Analysen har omfattat trafikekonomiska effekter, miljö- och markanvändningseffekter samt övriga effekter.

Vidare har en omfattande miljökonsekvensbeskrivning genomförts. Mätbara buller- och barriäreffekter har redovisats och dessutom tagits med i den samhällsekonomiska analysen. Särskild uppmärksamhet har ägnats åt de åtgärder som berör riksintressen enligt lagen (1978:12) om hushållning med naturresurser (NRL). Dessutom har man redovisat effekterna på naturmiljö, landskapsbild, naturresurser, kulturmiljö och rekreationsmöjligheter samt effekterna av buller och vibrationer.

Miljökonsekvenserna för de alternativa sträckningarna vid Veda och vid Sandö bedöms av Vägverket vara i stort sett likvärdiga. Båda sträckningarna berör olika delar av Höga Kusten-området. Vedaalternativet ger en ca 9 km större vägförkortning.

Mot bakgrund av de analyser som gjorts beträffande bl.a. kostnader, miljöaspekter och trafikunderlag anser jag att Vägverket bör säkerställa tillkomsten så snart som möjligt av E4-förbindelsen över Ångermanälven så att den tunga trafikens bärighetskrav tillgodoses.

Jag erinrar om att Länsstyrelsen i Västernorrlands län på uppdrag av regeringen och i samverkan med Härnösands och Kramfors kommuner nyligen har lämnat en redovisning om den berörda vägsträckan. Länsstyrelsen har, i enlighet med 6 kap. NRL, redovisat hur kommunerna i sin planering enligt plan- och bygglagen avser tillgodose intressen som rör hushållningen med naturresurser för byggandet av en ny sträckning av väg E4 mellan Utansjö och Gällsäter förbi Veda.

Länsstyrelsen anser att projektet är väl förenligt med reglerna i naturresurslagen. Länsstyrelsen konstaterar vidare att kommunerna i nu gällande översiktsplaner har tillgodosett de intressen som rör hushållningen med naturresurser. Planberedskapen för vägbygget är mycket god.

Ett nationellt stråk som sammanbinder Norrlandskusten med Mellansverige

Vid utformningen av stamvägnätet har Vägverket studerat huruvida ett nationellt stråk skall förbinda södra Norrlandskusten med Mellansverige och om detta stråk skall ingå i stamvägnätet. Verket har studerat ett flertal alternativ. De kan delas in i tre huvudgrupper, en grupp där stamvägen passerar Falun/Borlänge (Norra Bergslagsdiagonalen), en grupp där stamvägen pas-

serar Avesta (Södra Bergslagsdiagonalen) och en grupp där stamvägen passerar Sala (Räta Linjen).

Prop. 1992/93:176

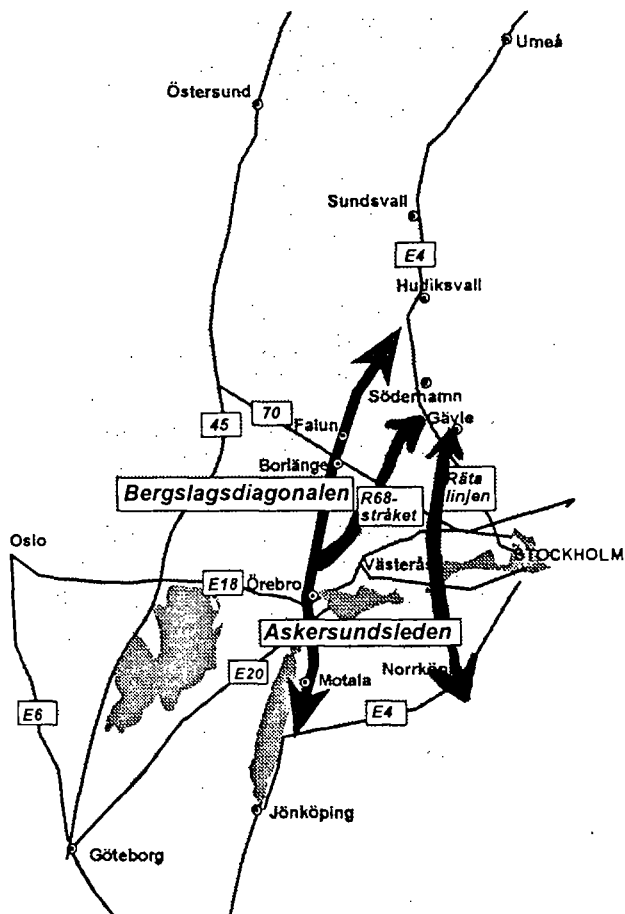
Kostnaderna för att förbättra förbindelserna till stamvägsstandard beräknas till:

5,2 miljarder kronor för Norra Bergslagsdiagonalen

4,8 miljarder kronor för Södra Bergslagsdiagonalen

3,9 miljarder kronor för Räta Linjen

Fig. 2.2.7 Vägstråken Bergslagsdiagonalen, Rv68-stråket och Räta linjen



Av de tre alternativen beräknas Räta Linjen attrahera det största trafikflödet. Räta Linjen beräknas också ge den största trafiksäkerhetsnyttan. Bergslagsdiagonalen beräknas främst ha stor betydelse för godstransporter som är genererade inom regionen.

För en balanserad regional utveckling beräknas Räta Linjen ge de största fördelarna för sydöstra Sverige medan de två Bergslagsdiagonalerna ger de största förbättringarna för Norrlands inland.

De två aktuella projekten tjänar olika syften. Ett utpekande av endera

som stamväg med höjd standard som följd skulle inte få påvisbara överflyttningseffekter på den andra. Betydande belopp måste satsas på projekten alldeles oberoende om de tillförs stamvägnätet eller inte.

Den transittrafik till och från Norrland som skulle komma att utnyttja Bergslagsdiagonalen bedömer jag som begränsad. Enligt min uppfattning är det framför allt gods som producerats i Bergslagen som drar nytta av en utbyggd Bergslagsdiagonal. Gods producerat i Bergslagen skall huvudsakligen transporteras söderut. Av detta drar jag slutsatsen att Rv 50 och Rv 60 söder om Borlänge bör ingå i stamvägnätet.

Transittrafiken till och från Norrland väljer i dag i stor omfattning Rv56/67. Av trafiksäkerhetsskäl bör denna förbindelse ha en god målstandard även om måluppfyllelsen dock kommer att uppnås successivt. Jag förordar därför att även Rv56/67 tillförs stamvägnätet.

Om det i framtiden visar sig att transportbehovet till/från denna region i riktning mot Norrlands kustland ökar ingår det i Vägverkets uppgifter att bedöma behovet av förbättrade vägförbindelser på de aktuella sträckorna.

Dragning av väg E 4 genom Skåne

Vägverket har studerat fyra tänkbara alternativ för hur väg E 4 genom Skåne skall utformas på längre sikt. Syftet är att åstadkomma en ändamålsenlig utformning av förbindelsen mellan Malmö-/Lund-området och E4:ans upptagningsområde norr om Skåne samt vilken sträckning denna förbindelse bör ha.

Redovisningen av de fyra alternativen innehåller konsekvenserna för ett paket av vägar med E 4, E 22, Rv23, väg 108 och väg 117 vid val av viss sträckning av E 4:an. Alternativens kostnader är följande (miljarder kronor):

1) E 4 i nuvarande sträckning	4,8
2) E 4 via Hässleholm	4,5
3) E 4 öster om väg 108	5,7
4) E 4 i sträckning via Ljungby-Älmhult	4,9

Alternativ 1 innebär enligt Vägverkets bedömning minst ianspråktaganden av ny mark. Riskerna för inträng i områden av riksintresse från naturvårds-, kultur- och fritidssynpunkt är också minst. Alternativ 1 är därför bäst för miljön.

Alternativ 2 ger mycket goda tillgänglighetsförändringar för E4:s upptagningsområde och för de sydsånska hamnarna. Det ger också de bästa effekterna med hänsyn till målet om effektivt resursutnyttjande.

Alternativ 3 ger den bästa effekten på den totala restidsförbrukningen och en mycket bra trafiksäkerhetseffekt.

Alternativ 4 har den bästa effekten på trafiksäkerheten. Det ger också den bästa tillgänglighetsförändringen i relationen Skåne-inre Småland samt för Kristianstadsområdet.

Forts. Alternativa lösningar

ALTERNATIV 1

"E4 i nuvarande sträckning"

E4

Motorväg hela sträckan Helsingborg-Ljungby

E22

Motorväg hela sträckan Malmö-Kristianstad, med sträckning i stort längs nuvarande väg.

Rv 23

13 meters bredd med delvis ny sträckning på västra sidan om Ringsjöarna.

Väg 117

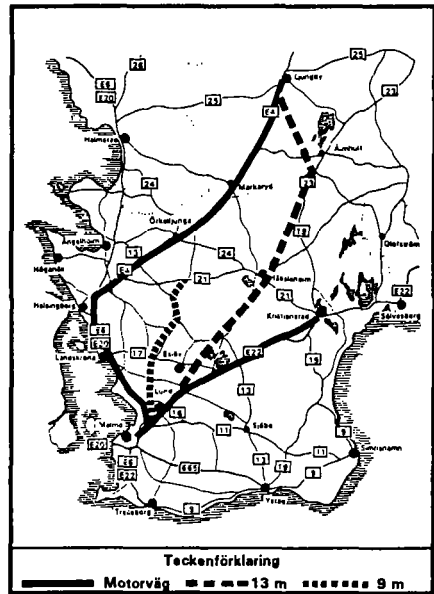
Nuvarande standard

Väg 108

9 meters bredd med delvis ny sträckning

Ny länk Ljungby-Älmhult

13 meters bredd



Beräknad total kostnad: 4,8 Mdr kr

ALTERNATIV 2

"E4 via Hässleholm"

Ny E4-förbindelse

Motorväg hela sträckan Malmö-Ljungby. Sträckning via Lund, väster om Ringsjöarna och via Hässleholm och Markaryd.

Befintlig E4

Nuvarande standard söder om Markaryd.

E22

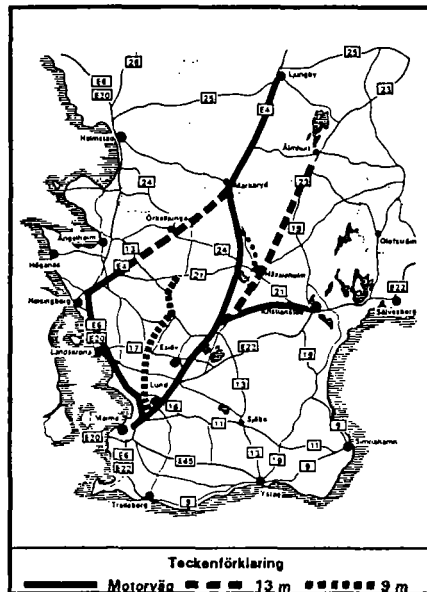
Gemensam med ny E4 på sträckan Malmö-norr om Höör. Motorväg i ny sträckning vidare till Kristianstad.

Rv 23

Gemensam med ny E4 till Hässleholm. Norr därom 13 m bredd.

Väg 108

9 meters bredd med delvis ny sträckning.



Beräknad total kostnad: 4.5 Mdr kr

Vägverket, Region Skåne

Forts. Alternativa lösningar

ALTERNATIV 3**"Öster om 108:an"****Ny E4-förbindelse**

Motorväg hela sträckan Malmö-Åsljunga-Ljungby. Sträckning via Lund i nordlig riktning i ett stråk strax öster om nuvarande väg 108.

Befintlig E4

Nuvarande standard söder om trakten av Åsljunga.

E22

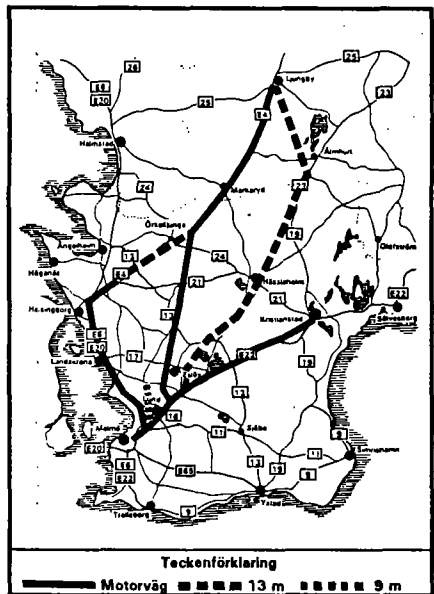
Motorväg hela sträckan Malmö-Kristianstad, med sträckning i stort längs nuvarande väg

Rv 23

13 meters bredd med ny sträckning på västra sidan om Ringsjöarna

Väg 117 Nuvarande standard

Väg 108 Nuvarande standard



Ny länk Ljungby-Ålmhult

13 meters bredd

Beräknad total kostnad: 5.7 Mdr kr

ALTERNATIV 4**"Ljungby-Ålmhultsalternativet"****Ny E4-förbindelse**

Motorväg från Malmö via Lund, väster om Ringsjöarna, via Hässleholm och Ålmhult samt helt ny sträckning norr därom till Ljungby.

Befintlig E4

Nuvarande standard söder om Ljungby.

E22

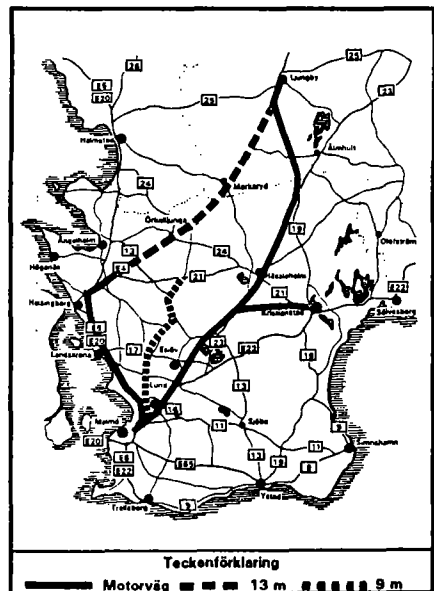
Gemensam med ny E4 på sträckan Malmö-norr om Höör. Motorväg i ny sträckning vidare till Kristianstad.

Rv 23

Gemensam med ny E4 till Ålmhult.

Väg 108

9 meters bredd med delvis ny sträckning.



Beräknad total kostnad: 4.9 Mdr kr

Vägverket, Region Skåne

Ingen av alternativen är enligt Vägverkets bedömning bättre än de övriga ur alla synvinklar. Enligt Vägverket bör därför det nu tillgängliga materialet kompletteras och fördjupas innan slutgiltig sträckning beslutas.

Förutsättningarna för att nu besluta om stamvägnätets utformning i alla dess delar är inte klargjorda. Jag anser därför att Vägverket i samråd med berörda länsstyrelser i södra Sverige bör arbeta vidare med frågan hur väg E 4 skall dras genom Skåne.

2.2.4 Informationsteknologi inom vägtrafiken

Min bedömning: Ett ökat utnyttjande av informationsteknologi inom vägtrafiken är ett intressant och på sikt även ett nödvändigt komplement till investeringar i vägar. Det gäller i synnerhet i storstädernas trafiksystem där det fysiska utrymmet utgör en begränsning för hur mycket vägsystemet kan expandera.

Bakgrunden till och skälen för min bedömning: Bedömningar av nyttan av ett ökat utnyttjande av informationsteknologi har hittills främst avsett tätortstrafik. Preliminära bedömningar visar att trafikflödet kan förbättras genom en effektivare styrning av trafiken. Effektiviteten i trafiksystemet ökar genom att vägutnyttjandet förbättras. Även trafiksäkerheten kan ökas.

Jag anser att informationsteknologi på sikt kan komma att bli ett intressant trafikpolitiskt medel, inte minst genom de möjligheter som erbjuds att hålla nere investeringsbehoven och öka precisionen i fullföljandet av de trafikpolitiska riktlinjerna. Enligt min mening bör de kommande årens erfarenhet beaktas vid redovisningen av investeringsplanerna. Inom kort kommer en departementspromemoria om informationsteknologi inom vägområdet att sändas ut på remiss.

2.2.5. Mina prioriteringar

Med bibehållande av huvudinriktningen trafiksäkerhet bör i första hand utbyggnaden av vägsystemet ske på E 4 söder om Gävle, Rv40 och E 6 söder om Göteborg. Andra angelägna investeringar är motorvägsutbyggnaden på E 18/E 20 och Rv45 mellan Göteborg och Vänersborg, liksom en ny förbindelse på väg E 4 över Ångermanälven.

Jag bedömer att det finns utrymme för att inom planeringsramen inrymma följande projekt:

<i>Stråk</i>	<i>Mål</i>	Uppn. målst. 1992 %	Anvis. medel % av kvarst. behov	Uppn. målst. 2003 %
E4 Helsingborg-Stockholm	Mv	48	100	100
E4 Stockholm-Gävle	Mv	25	40	55
E4 Gävle-Sundsvall	13m	80	40	90
E4 bro över Ångermanälven	13m	0	100	100
E4 Sundsvall-Haparanda	13m	60	0	65
Rv40	Mv	22	100	100
E6 Trelleborg-Göteborg	Mv	70	100	100
E6 Göteborg-Svinesund	Mv/13m	42	40	65
E20 Göteborg-Örebro	13m	90	40	95
E20 Örebro-Södertälje	Mv	11	90	90
E18	Mv/13m	22	30	45
E22	Mv/13m	85	20	90
Rv70	13m	37	20	50
Rv45 Göteborg-Vänersborg	Mv	0	20	20
Rv64/48	13m	15	20	30
Rv26	13m	10	20	30
Rv50/60	13m	35	40	60
Rv56/67	13m	35	20	50
Rv25	13m	} punktvisa insatser		
Rv31/33	13m			
E10	7-9m			
E12	7-13m			
E14	7-13m			
E65	13m			
Rv45 Vänersborg-Karesuando	7-13m			

Med en inriktning baserad på önskemål om ökad trafiksäkerhet som jag förordat bör insatserna på övriga stamvägar/vägar prioriteras mot punktinsatser med goda trafiksäkerhetseffekter såsom förbifarter vid tätorter och mindre samhällen. Riktade miljöåtgärder mot luftföroreningar och buller bör också vidtas liksom satsningar på bärlighetshöjande åtgärder.





Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

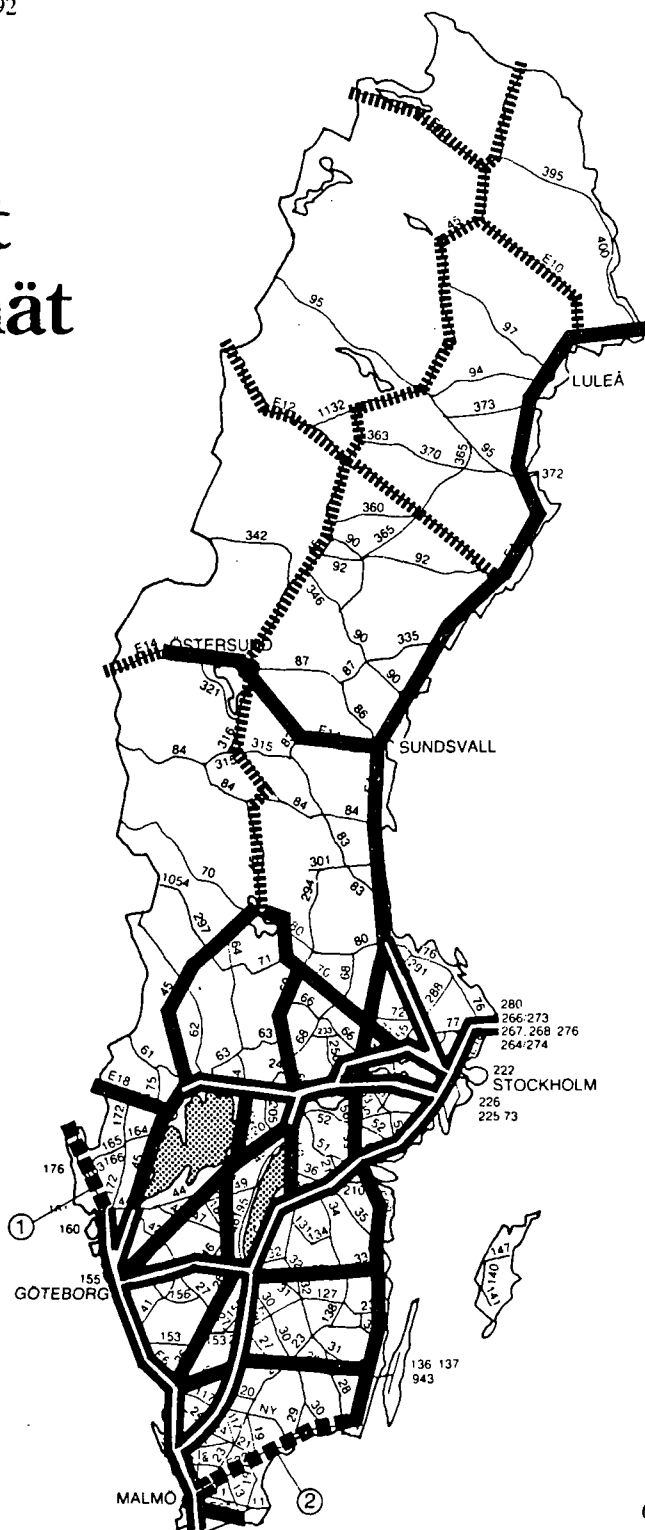
1. godkänna att vägsystemet skall inriktas mot ökad trafiksäkerhet i enlighet med vad jag redovisat samt
2. godkänna att stamvägnätet skall utgöras av vägarna E 4, E 6, E 20, E 18, Rv70 (till Mora), Rv40, Rv26, E 22, Rv48/64 (till Kristinehamn), Rv45, Rv50, Rv60 (till Borlänge), Rv56/67, Rv25, Rv31/33, E 10, E 12, E 14 och E 65, i enlighet med vad jag redovisat.

Nationellt stamvägnät

Full målstandard

-  Motorväg
-  13 m
-  < 13 m
-  Se fotnot

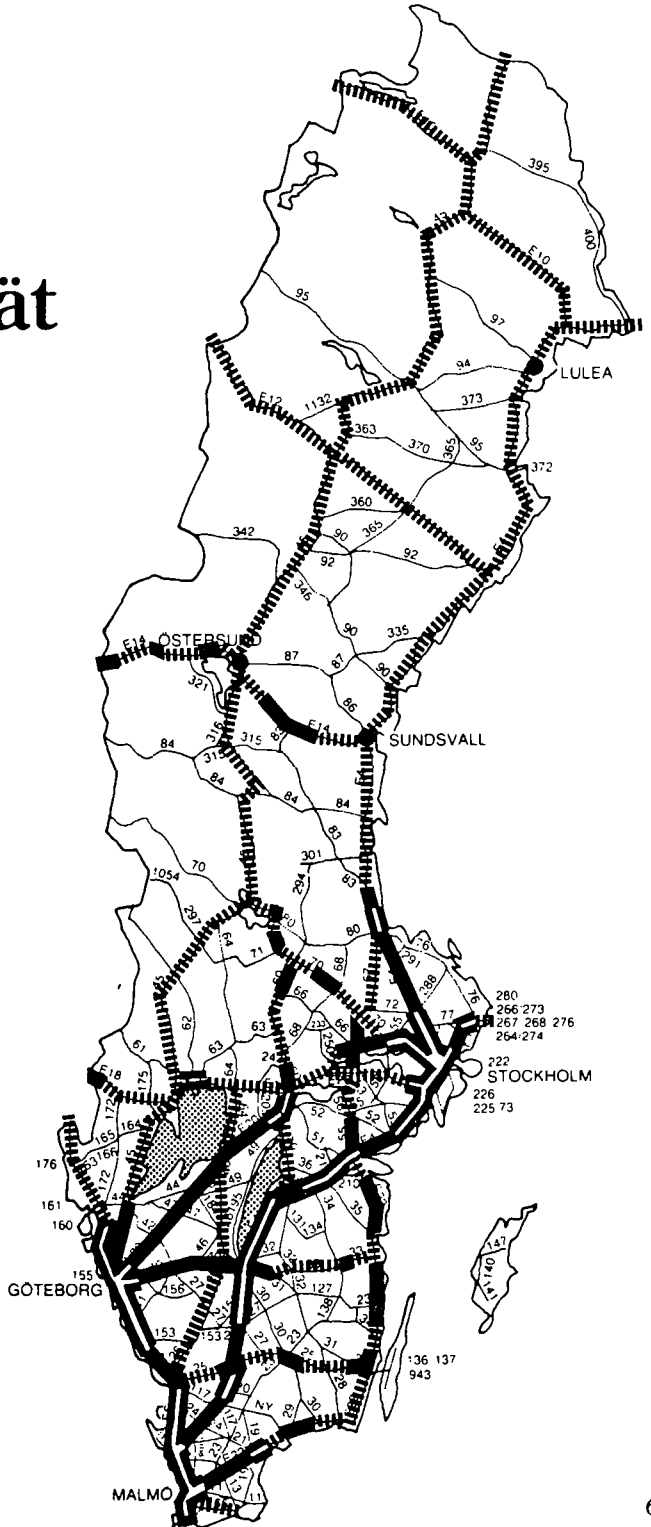
- ① Motorvägens utsträckning norrut bestämmes senare
- ② Motorväg i anslutning till tätorter med stort trafikflöde



Nationellt stamvägnät

Uppnådd standard 1992

- === Motorväg
- 13 m
- ||||| < 13 m



Min bedömning och mitt förslag:

- Förutom under de senaste åren har inga större investeringar i järnvägsnätet gjorts under flera årtionden.
- Under motsvarande period har vägnätet upprustats för stora belopp och håller i huvudsak en rimlig standard.
- Det är viktigt att järnvägssystemet får en mot vägnätet motsvarande upprustning till modern standard.
- Utbyggnaden av järnvägen bör inriktas mot en generell upprustning till snabbtågsstandard.
- Den långsiktiga inriktningen av järnvägens utbyggnad bör bygga på det av Banverket utarbetade investeringsalternativet "Hög" med inriktningen "Miljö/Tillgänglighet", modifierat med hänsyn dels till en avsikt att snabbt bygga ut järnvägen mellan befolkningstäta områden, dels till behovet att tillgodose näringslivets transportbehov, säkerställa en regional balans och att vinna fördelar för miljön.
- Av planeringsramen avsätts 32 miljarder kronor för järnvägens infrastruktur. Medlen omfattar Banverkets grundsatsning plus en tilläggsatsning om 17 miljarder kronor.
- Järnvägens godstrafik skall ges en hög standard.
- Persontrafiknätet år 2003 skall binda samman stora delar av landet med snabbtåg längs de viktigaste stråken.
- Behovet av goda förbindelser med kontinenten för gods och resenärer skall tillgodoses i hög grad.
- Arlandabanan bör byggas färdig genom att 2 miljarder kronor avsätts för investeringar i det s.k. Fyrspåret till Rosersberg och för utbyggnaden av den s.k. Norra böjen. Spårsystemen och terminalerna vid Häggvik, Karlberg och Centralstationen finansieras på annat sätt.

Bakgrund till mina bedömningar och förslag:

2.3.1 Banverkets rapport

Banverket har i en *Grundsatsning* presenterat investeringar om 15 miljarder kronor för perioden 1994–2003. Denna grundsatsning avser omfattande åtgärder i hela det svenska stamnätet under perioden.

Grundsatsningen innehåller följande delar:

Västra Stambanan fullbordas genom att Grödingebanan blir färdig under budgetåret 1994/95. Ytterligare tidsvinster och förbättrad säkerhet uppnås genom kurvrätningar och färre plankorsningar.

Södra Stambanan färdigställs senast år 1996 för snabbtågstrafik med en hastighet av 200 kilometer i timmen längs i stort sett hela sträckan Stockholm–Malmö.

Väst kustbanan får tunneln genom Hallandsåsen färdigställd och den viktigaste delen av utbyggnaden till dubbelspår genomförd. Stora delar av banan får ny sträckning. Efter utbyggnaden kommer banan att medge hastigheter på åtminstone 200 kilometer i timmen.

Kust-till-kust-banan mellan Göteborg och sydöstra Sverige anpassas för hastigheten 160 kilometer i timmen på viktiga delsträckor.

Ostkustbanan snabbtågsanpassas för 200 kilometer i timmen på sträckan Odensala–Uppsala–Gävle. Pågående dubbelspårsutbyggnaden mellan Uppsala och Gävle fullföljs. På sträckan Gävle–Sundsvall blir viss hastighetshöjning möjlig. Genom utbyggnaden av Arlandabanan blir avsnittet Solna–Rosersberg fyrspårigt och anpassat till 200 kilometer i timmen.

Dalabanan anpassas för snabbtågstrafik mellan Uppsala och Borlänge. Ytterligare tidsvinster uppnås genom kurvuträningar. Spårbyten och utbyggnad av fjärrblockering mellan Borlänge och Mora fullföljs.

Norra Stambanan får en omfattande kapacitetsförstärkning genom dubbelspårsutbyggnader på sträckan Ockelbo–Kilafors. Ett nytt och bättre triangelspår byggs i Ånge.

Stambanan genom övre Norrland får linjerätningar genomförda och nya broar byggda vid Kusfors och över Öreälven. Ett nytt triangelspår och en ny trafikledningscentral byggs i Boden.

Mittstråket Storlien–Östersund–Sundsvall får en kapacitetshöjning bl.a. genom installation av fjärrblockering mellan Storlien och Östersund.

Godsstråket genom Bergslagen får väsentliga kapacitetsförstärkningar mellan Storvik och Frövi och mellan Hallsberg och Mjölby. Dubbelspår byggs på de viktigaste delsträckorna.

Bergslagsbanan får en ny anslutning från Borlänge mot Ludvika. Sträckan Grängesberg–Frövi utrustas med modern fjärrblockering. Bangården i Storvik byggs om och den i Kungsgården flyttas.

Norge/Vänernbanan anpassas för en hastighet av 140 kilometer i timmen mellan Göteborg och Kil. Dessutom får banan kapacitetsförstärkningar genom utbyggnad av tågmötesplatser.

Värmlandsbanan blir upprustad på sträckan Kil–Charlottenberg. På snabbtågsavsnittet Laxå–Karlstad sker signalanpassning och vissa övriga förbättringar för en hastighet av 200 kilometer i timmen.

Älvsborgsbanan upprustas och fjärrblockering installeras på sträckan Uddevalla–Herrljunga–Borås.

Längs *Skånebanan* Helsingborg–Hässleholm–Kristianstad görs investeringar i fjärrblockering och signalsystem.

Investeringarna på *Mälardbanan* och *Svealandsbanan* fullföljs med utbyggnad till dubbelspårig järnväg mellan Kallhäll och Kolbäck, väster om Västerås. Dessutom upprustas banan mellan Kolbäck och Arboga och ny bana byggs

mellan Arboga och Örebro. Söder om Mälaren genomförs en linjeomläggning av banan mellan Södertälje och Strängnäs. Mellan Strängnäs och Eskilstuna byggs en ny järnväg. På såväl MälARBanan som Svealandsbanan görs investeringar för att eliminera plankorsningar.

I *Stockholm* förutsätts att den s.k. Getingmidjan får en kapacitetsförstärkning genom ett tredje spår från Stockholms central till Södra station. Från Södra station till Årsta/Älvsjö byggs ett tredje och ett fjärde spår.

Nynäsbanan får dubbelspårsutbyggnaden mellan Älvsjö och Västerhaninge genomförd i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen.

I den gemensamma grundsatsningen ingår slutligen investeringar i bangårdarna i Tomtebodav, Hallsberg, Norrköping och Katrineholm. Vidare avsätts medel för bl.a. bullerskydd och säkerhetshöjande investeringar i plankorsningar.

Grundsatsningen innebär att snabbtågsanpassningen för X2000 fullföljs på tidigare aktuella linjer snarast möjligt. Dessutom avhjälpas de största kapacitetsproblemen längs Godsstråket genom Bergslagen samt på Norra Stambanan och på Stambanan genom övre Norrland.

Av Banverket presenterade investeringsnivåer utöver grundsatsningen

I tillägg till Grundsatsningen på 15 miljarder kronor finns två alternativa nivåer: ytterligare 5 miljarder kronor eller 16,5 miljarder kronor, således totalt $15 + 5 = 20$ miljarder kronor resp. $15 + 16,5 = 31,5$ miljarder kronor. Ovanför den högre nivån redovisar Banverket s.k. Storprojekt för ytterligare 8,5 miljarder kronor, vilket ger ett högsta sammanlagt belopp på 40 miljarder kronor. Inget hindrar att angelägna delar av dessa storprojekt ingår i ett investeringsprogram på lägre nivå.

Grundsatsningen innehåller som nämnts ett omfattande och heltäckande program för investeringar i hela stornätet.

Investeringsnivån 20 miljarder kronor innehåller förutom dessa satsningar följande projekt (belopp i miljarder kronor):

- Västkustbanan, i stort sett fullständig utbyggnad, 2,3
- Ostkustbanan, 2,2 utöver grundsatsningen
- Godsstråket genom Bergslagen, 0,3 utöver grundsatsningen
- Åtgärder för miljö och säkerhet m.m., 0,2
- Västra Stambanan, ytterligare investering, 0,1

Banverkets investeringsinriktningar vid nivån Hög

Banverket har i enlighet med regeringsuppdraget utarbetat olika *inriktningar* med hänsyn till de trafikpolitiska delmålen.

20-miljardernivån ger inte anledning att utpeka någon speciell inriktning, medan vid 31,5-miljardernivån tre alternativa inriktningar har analyserats:

- Regional balans
- Koncentration
- Miljö/Tillgänglighet

Separata inriktningar för Miljö resp. Tillgänglighet har av Banverket befunnits bli så likartade att de kunnat slås samman till en.

Prop. 1992/93:176

Skillnader mellan inriktningarna

Alla tre inriktningarna har i stor utsträckning gemensamma investeringsobjekt men skiljer sig åt på följande väsentligare områden (belopp i miljarder kronor):

- Inriktningen *Regional balans* är i huvudsak en satsning på Norrland: Malmbanan (0,7), Stambanan genom övre Norrland (3,8), Norra Stambanan (2,2) och Ostkustbanan (3,2). En mer omfattande upprustning av sträckan Storlien–Sundsvall (1,3) ingår i denna inriktning men inte i de övriga. Sammanlagt är investeringarna i Norrlandsbanorna 11 miljarder kronor och i Sydsverigebanorna 4,5 miljarder kronor. Ytterligare satsningar på Västkustbanan och på Södra Stambanan finns inte med i denna inriktning. I Västra Stambanan investeras bara ett mindre belopp (0,15). Fem övriga banor i Sydsverige delar på sammanlagt 3,4 miljarder kronor.
- Inriktningen *Koncentration* har som i särklass största post 8,5 miljarder kronor för Södra Stambanan med ny sträckning genom Södermanland/Östergötland och standard för en hastighet av 250 kilometer i timmen. Västra Stambanan och Västkustbanan är de bägge övriga större posterna om 2,5 miljarder kronor vardera. Banorna i Norrland finns dock med även här till ett sammanlagt belopp av 0,7 miljarder kronor.
- Inriktningen *Miljö/Tillgänglighet* är en generell standardhöjning av landets järnvägsnät med viss tyngdpunkt på trafikstarka stråk. De största posterna är Västkustbanan (2,5), Stambanan genom Övre Norrland (2,4) och Ostkustbanan (2,3). Södra Stambanan (1,7), ingår liksom i *Koncentration* men utan ny sträckning genom Södermanland/Östergötland. Västkustbanan har samma belopp som i *Koncentration*. Inriktningen *Miljö/Tillgänglighet* innehåller en satsning på ett tiotal banor, som de övriga inriktningarna inte har med.

Samtliga tre inriktningar vid 31,5-miljardersnivån har en fortsatt upprustning av Godsstråket genom Bergslagen medtagen som en gemensam investering till ett belopp av 0,8 miljarder kronor utöver Grundsatsningens 0,7 miljarder kronor. 20-miljardersnivån har här 0,3 miljarder kronor utöver Grundsatsningen.

Storprojekten

De studerade s.k. Storprojekten är Botniabanan i dess delsträckning Sundsvall–Umeå (7,9 miljarder kronor), Götalandsbanan Göteborg–Jönköping–Stockholm (13,9 miljarder kronor), Nordlänken som fullbordar Västkustbanan till Norgegränsen (3,8 miljarder kronor) och Riksbangård Syd i Skåne (2,8 miljarder kronor).

Efter genomförda bedömningar av den samhällsekonomiska lönsamheten finner Banverket att inriktningen Koncentration bör väljas. Inriktningen bör dock enligt Banverket kompletteras med den utbyggnad av Ostkustbanan som ingår i övriga inriktningar och med satsningar för godstrafiken så att ett sammanhängande högklassigt godsstråk uppstår från Luleå till södra Sverige med en Riksbangård Syd i Skåne. En sådan inriktning bedöms av Banverket bidra till att skapa goda förutsättningar för ekonomisk tillväxt och välfärdsutveckling. Kvarvarande utrymme för storprojekt inom planeringsnivån 40 miljarder kronor bör enligt Banverket utnyttjas i första hand för Nordlänkens påbörjande från Göteborg mot Oslo i befintlig linje.

Banverket anser att det trafikpolitiska effektivitetsmålet bäst uppfylls i inriktningen Koncentration vad avser persontrafik och i inriktningen Miljö/Tillgänglighet för godstrafik.

Vad gäller miljömålet uppnås den största reduktionen av luftföroreningar i de bägge inriktningarna Koncentration och Miljö/Tillgänglighet medan bullerreduktionen är störst i Miljö/Tillgänglighet, främst till följd av speciella satsningar på bullerbegränsande åtgärder i befintlig miljö.

Antalet dödade och skadade beräknas bli ungefär detsamma i samtliga inriktningar.

Inriktningen Miljö/Tillgänglighet ger den största förbättringen av tillgängligheten avseende såväl person- som godstransporter.

Inriktningen Regional balans ger det största bidraget till att främja den regionala balansen genom minskade restider medan Miljö/Tillgänglighet bäst bidrar till att ge motsvarande effekt genom möjlighet till effektivare godstransporter.

Banverket har slutligen genomfört analyser av ett *separat höghastighetsnät* men inte kunnat påvisa någon övertygande lönsamhet för en sådan satsning.

Mina överväganden med anledning av Banverkets redovisning:

Min värdering av målkonflikter

Riksdag och regering skall på ett tydligare sätt än tidigare ta ställning till inriktningen av infrastrukturplaneringen. Den avvägning mellan olika legitima mål för samhällets utveckling som måste göras måste grundas på fakta och avspegla den politiska viljan. Min grundläggande värdering i de målkonflikter som föreligger är att den inriktning vi slutligen väljer måste utgå från ambitionen att värna individens valfrihet, trygghet, välfärd och slå vakt om en god miljö. Transportsystemet som bygger på infrastrukturen skall bidra till att uppnå dessa mål. Infrastrukturen skall lämna utrymme för att utveckla ett transportsystem i harmoni med de av mig förordade målen. Utifrån denna ambition gör jag följande värderingar av de av Banverket redovisade målkonflikterna.

Inriktningen *Regional balans* har syftat till att skapa största möjliga restidsminskning för de regioner och orter där tiderna för långväga transporter är genomsnittligt längst, dvs. de orter som i Banverkets rapport benämns "regional balans-orterna" i Norrlands inland, Värmland, Dalsland och syd-

östra Sverige. Detta syfte står i konflikt med främst effektivitetsmålet så till vida att behoven av en upprustning på nationell nivå av transportsystemen inte kan bli tillgodosedda i samma utsträckning som i de övriga inriktningarna. Inriktningen ger den minsta restidsminskningen för landet som helhet och även den minsta reduktionen av luftföroreningarna. I fråga om reduktionen av antalet bullerstörda, antalet reducerade plankorsningar och antalet dödade/skadade per år är inriktningen Regional balans mindre gynnsamt än inriktningen Miljö/Tillgänglighet. Jag konstaterar att minskade transporttider för regional balans-orterna är den enda fördel i inriktningen Regional balans. De genomsnittliga transporttidsvinsterna är emellertid små för såväl person- som godstrafiken.

Transporttidsminskningen i regional balansalternativet för de utpekade orterna uppgår till i genomsnitt mellan 5–10 minuter jämfört med de andra av Banverket redovisade inriktningarna. Min slutsats är att restidsvinsten inte är tillräcklig för att motivera ett val av detta alternativ framför ett alternativ som bygger på Banverkets inriktning tillgänglighet och miljö.

Inriktningen *Koncentration* beräknas av Banverket ge den största samhällsekonomiska nyttan. De totala transporttidsvinsterna blir här störst, även om skillnaderna mot övriga inriktningar som nämnts är små. I fråga om luftföroreningar ger Koncentration den största reduktionen av koldioxid, något större än t.o.m. inriktningen Miljö/Tillgänglighet, medan reduktionen av kväveoxider är större än i Regional balans men mindre än i Miljö/Tillgänglighet.

Tillgängligheten i Banverkets alternativ Koncentration är otillräcklig för att garantera förutsättningar för en snabbtågssatsning i hela landet. Mot bakgrund av de värderingar som jag vill lägga till grund för inriktningen finner jag att denna inriktning inte kan ges prioritet framför en inriktning som bygger på Banverkets alternativ Miljö/Tillgänglighet. En allmän upprustning av järnvägsnätet måste gå före en extrem höghastighetssatsning.

Inriktningen *Miljö/Tillgänglighet* ger den största förbättringen av tillgängligheten och den största minskningen av tågdriftskostnaderna. I fråga om regional balans ger inriktningen Miljö/Tillgänglighet för godstrafikens del t.o.m. en större transporttidsminskning än inriktningen Regional Balans. Inriktningen Miljö/Tillgänglighet ger den största reduktionen av antalet bullerstörda till följd av särskilda skyddsåtgärder och även den största reduktionen av mängden kväveoxider.

Min uppfattning är att de kvaliteter som Banverkets alternativ Miljö/Tillgänglighet prioriterar utgör en rimlig plattform för den inriktning jag vill förorda med en konsekvent upprustning av järnvägsnätet mot snabbtågsstandard. En förbättring av godstrafikens förutsättningar ligger väl i linje med det investeringsprogram jag vill förorda. Jag återkommer snare med mina mer detaljerade ställningstaganden.

Mitt förslag:

- *Investeringsnivån för stomjärnvägar bör vara 32 miljarder kronor.*
- *Inriktningen bör vara att genomföra Banverkets grundsatsning om 15 miljarder kronor med en påbyggnad av 17 miljarder kronor.*
- *Av skuldsättningsramen bör 22 miljarder avsättas för järnvägar.*
- *Den långsiktiga inriktningen av järnvägsinvesteringarna skall syfta till en generell upprustning av järnvägsnätet för såväl person- som godstrafik. I den långsiktiga inriktningen ingår också en viss utvidgning av järnvägssystemet.*

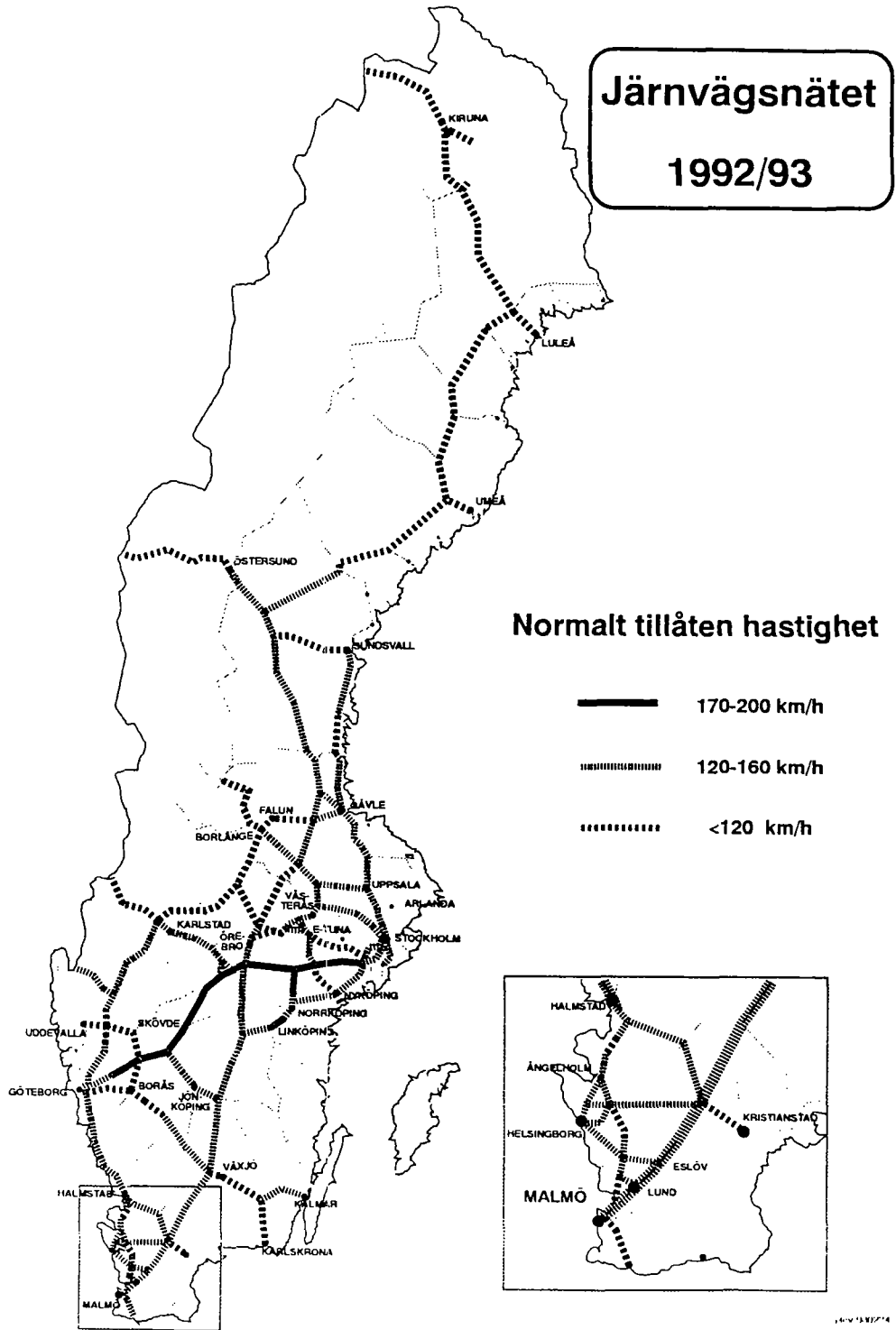
Skälen för mitt förslag: Jag har i min redovisning av ställningstaganden till målkonflikter tagit upp de grundläggande värderingar som jag anser skall ligga till grund för en långsiktig utbyggnad av järnvägsnätet. Mina värderingar innebär att jag av miljö och tillgänglighetsskäl förordar en utbyggnad av järnvägsnätet mot en inriktning som bygger på Banverkets alternativ Miljö/Tillgänglighet. Jag kommer senare att ge en mer detaljerad redovisning av den av mig förordade inriktningen. Jag förordar att järnvägssystemet skall understödja ett säkert och miljövänligt transportsystem. Möjligheterna till överföring av trafik från landsväg bör tas till vara. Detta talar för en allsidig upprustning med vissa strategiska projekt i trafiktäta områden där överflyttningssamtygigheter föreligger i större omfattning.

Betydelsen av att förbättra de transportmässiga förutsättningarna för Sveriges handel inom ett integrerat Europa gör att effektivitetssträvandena i stor utsträckning bör inriktas mot godstransporterna. Detta är ytterligare ett av mina skäl för att förorda en inriktning grundad på alternativet Miljö/Tillgänglighet, modifierad med hänsyn till behovet att bygga ut järnvägen för persontrafik i befolkningstäta stråk. Den standard bannätet har i dag resp. beräknas få med mina förslag framgår av figur 2.3.1 och 2.3.2.

Den bedömning som Banverket har gjort av godstransportflödena år 2005 framgår av kartan i figur 2.3.3. Den visar tydligt hur flödena domineras av en långväga nordsydlig sträckning med förlängning mot kontinenten. Vad jag tidigare anfört om de transportgeografiska faktorernas betydelse för svensk del tillsammans med den långsträckta huvudkorridorens dominans understryker ytterligare vikten av att ge den långväga godstrafiken gynnsamma förutsättningar.

Med den av mig förordade inriktningen och byggandet av den fasta Öresundsförbindelsen skapas förutsättningar för att i ett långsiktigt perspektiv nå norra Tyskland över natt med godståg och på två nätter nå centrala Spanien och södra Italien. Transporttider för godståg framgår av figur 2.3.4.




Ett fullföljande av de av mig förordade satsningarna skapar också förutsättningar för ett vagnslastnät och ett kombitrafiknät som täcker de viktigare godsoderna. Detta är en förutsättning för att godstrafiken på järnväg skall bli rimligt konkurrenskraftig i framtiden.

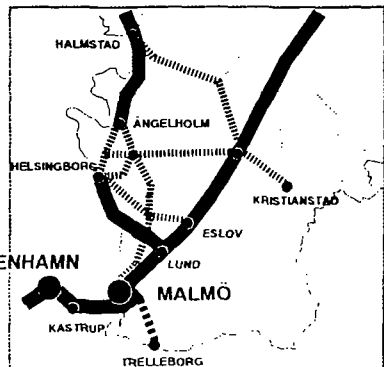
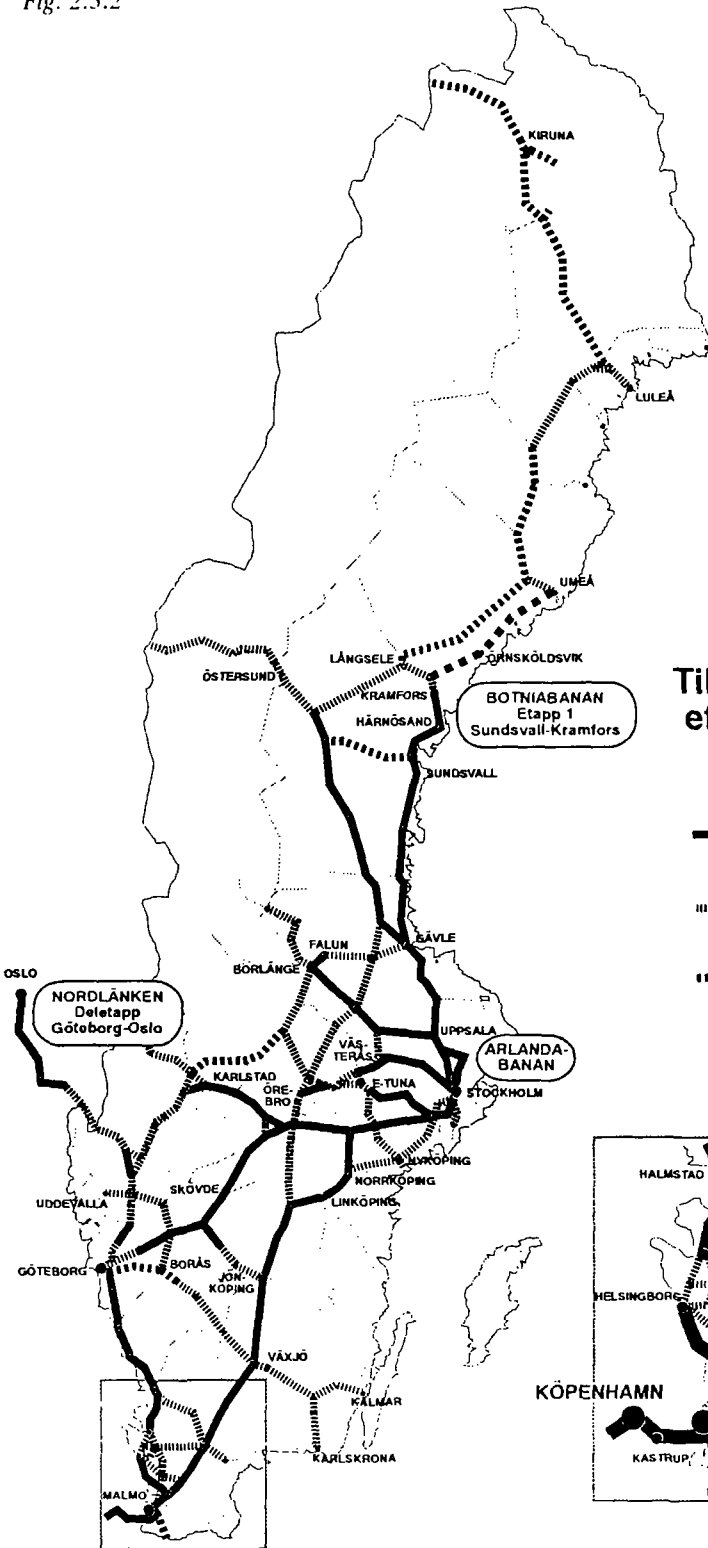


Inriktning TILLGÅNGLIGHET /MILJÖ

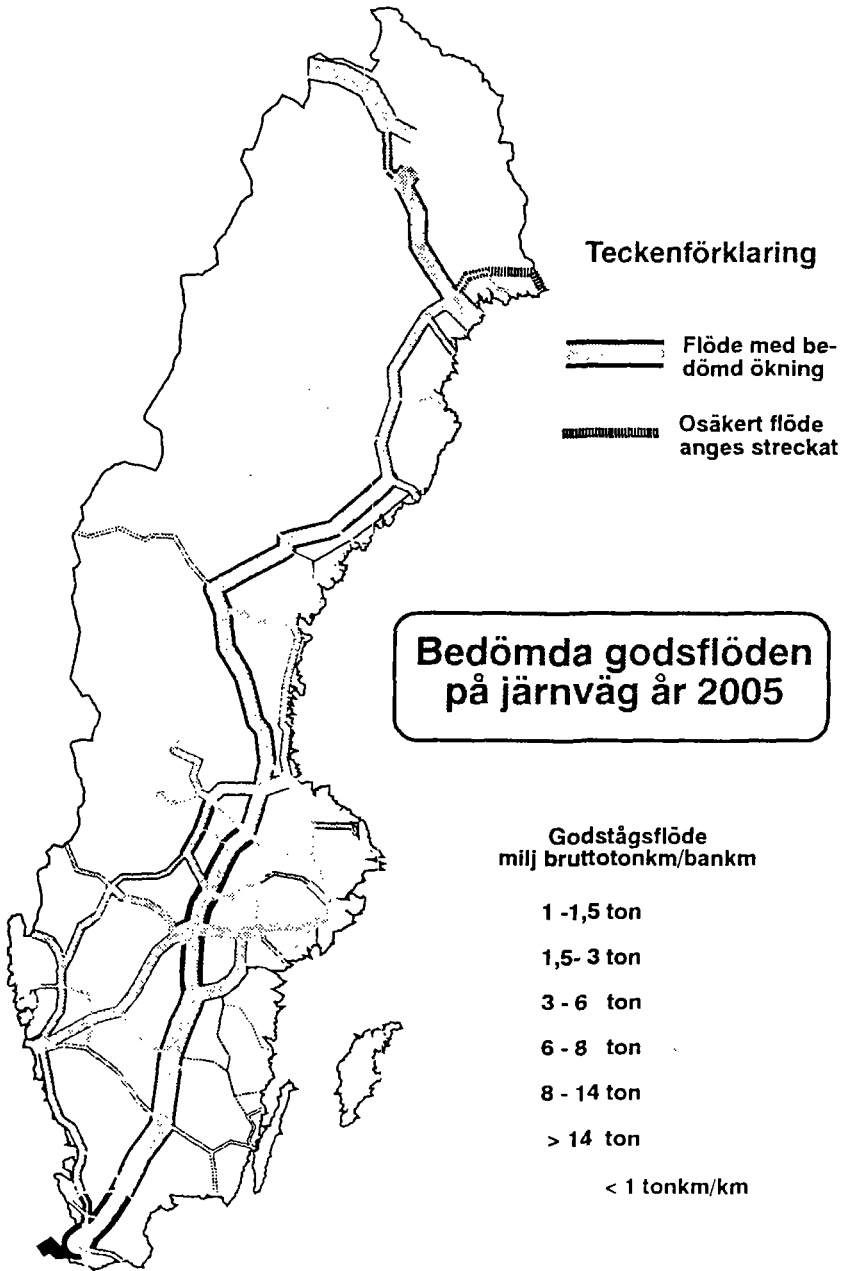
ARLANDABANAN samt delar av NORDLÄNKEN och BOTNIABANAN

Tillåten hastighet
efter utbyggnad
av stomnätet

-  170-200 km/h
-  130-160 km/h
-  <130 km/h



Rev 4.30224

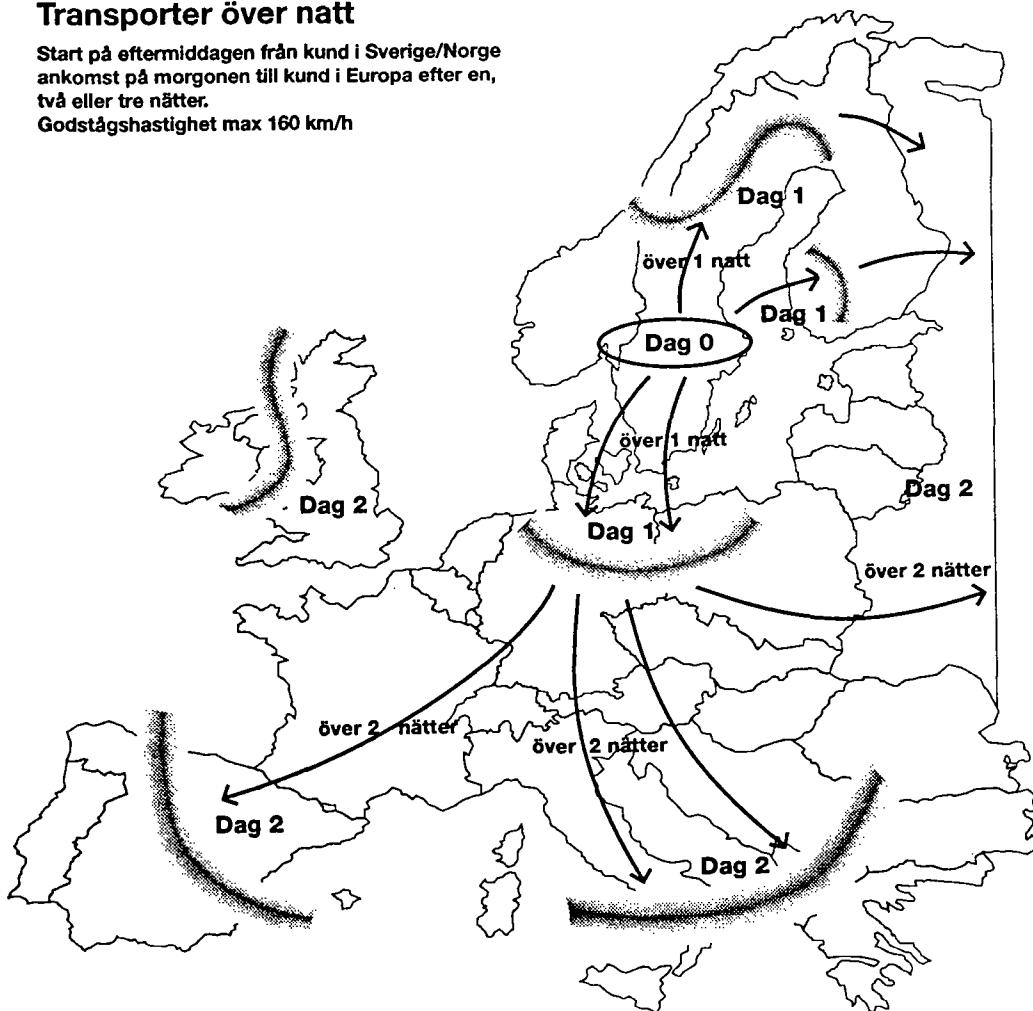


Godstrafik

Transporter över natt

Start på eftermiddagen från kund i Sverige/Norge
ankomst på morgonen till kund i Europa efter en,
två eller tre nätter.

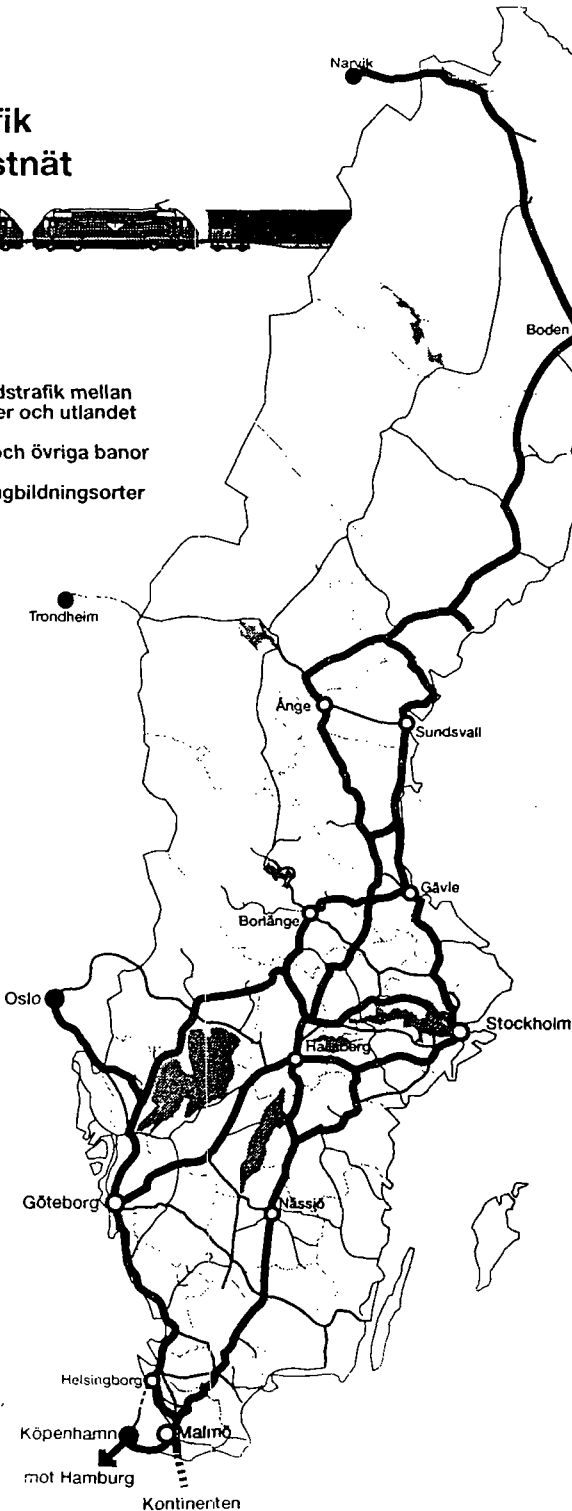
Godstågshastighet max 160 km/h



Godstrafik Vagnslastnät





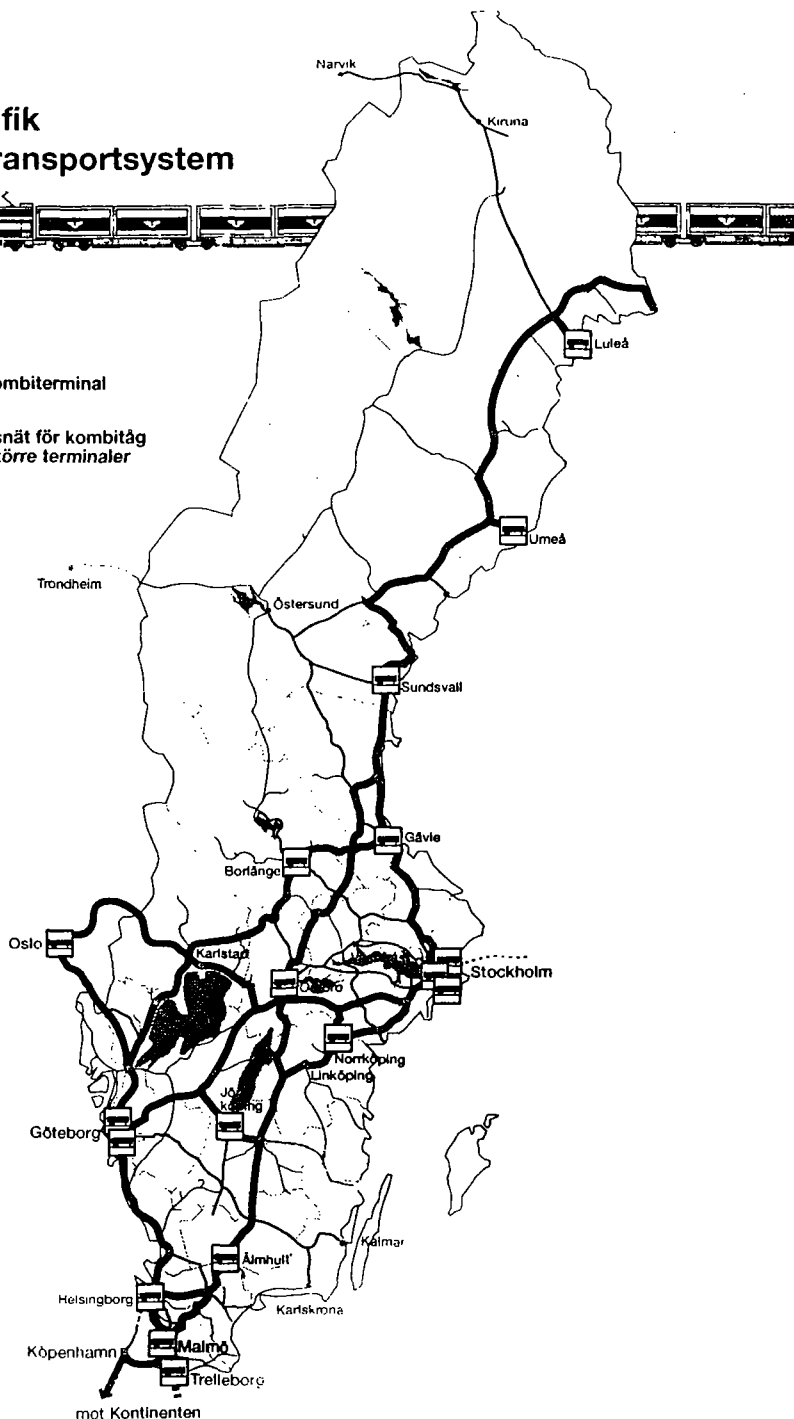
- Nät för godstrafik mellan knutpunkter och utlandet
- Matarnät och övriga banor
- SJ Gods tågbildningsorter



Godstrafik Kombitransportsystem



-  Större kombiterminal
-  Järnvägsnät för kombitåg mellan större terminaler

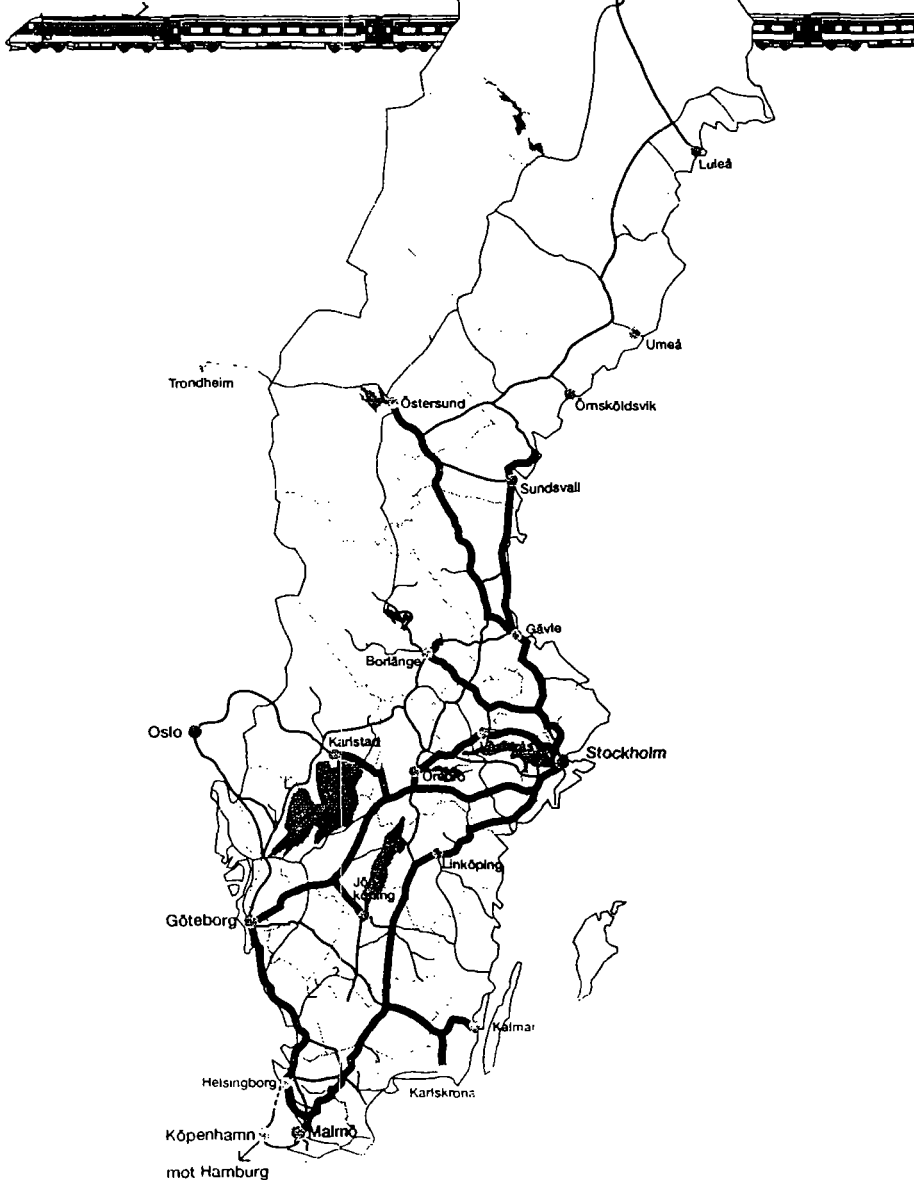


Inriktningen Miljö/Tillgänglighet binder på ett tillfredsställande sätt samman landets olika delar genom att skapa förutsättningar för snabbtågstrafik längs de för persontrafiken viktigaste inhemska stråken och på de sträckor som förbinder de tre skandinaviska huvudstäderna. Figur 2.3.7–2.3.10 visar omfattningen och utbredningen av detta snabbtågsnät resp. de regionala ex-

Fig. 2.3.7 Snabbtågskarta inom Sverige

Persontrafik

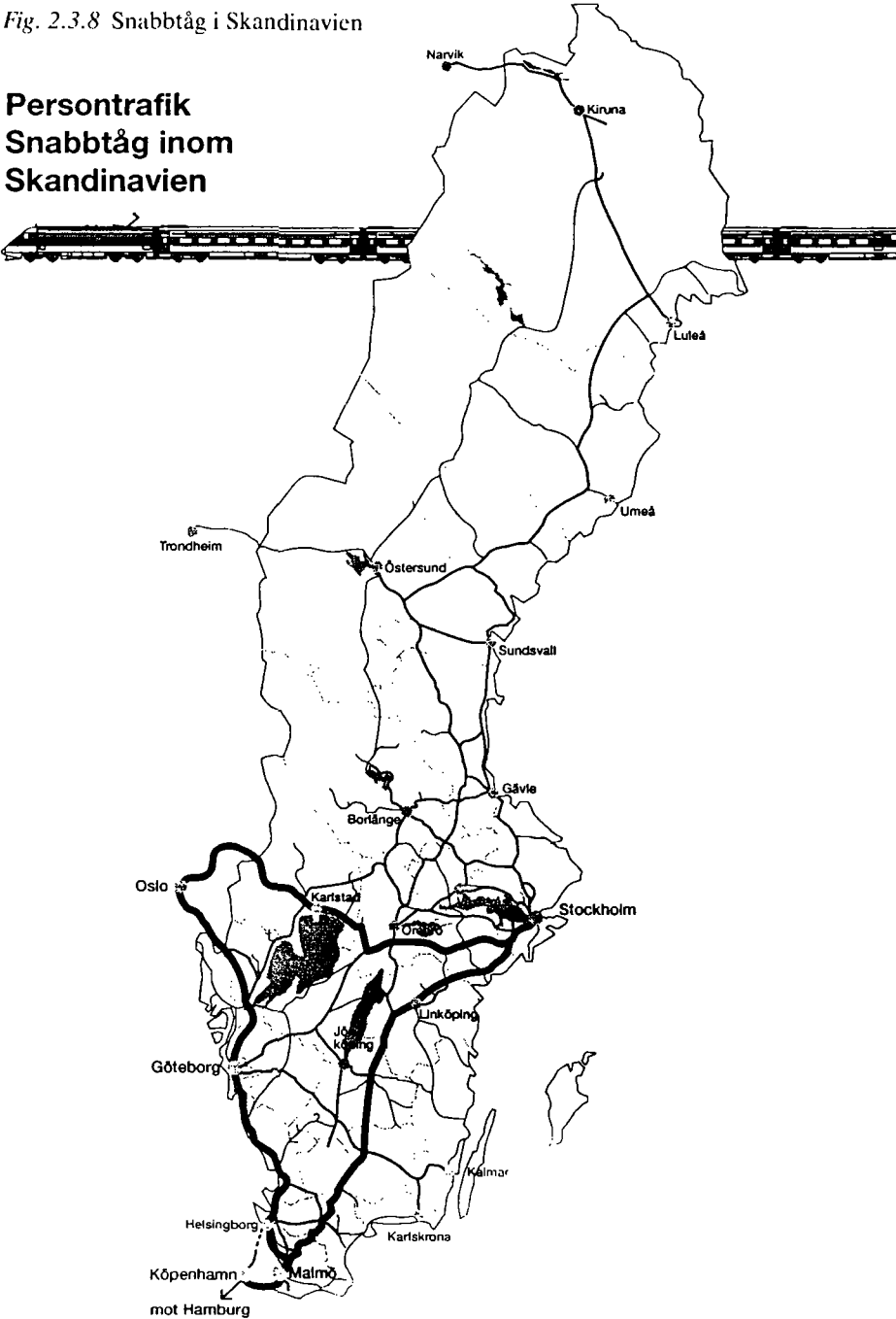
Snabbtåg inom Sverige



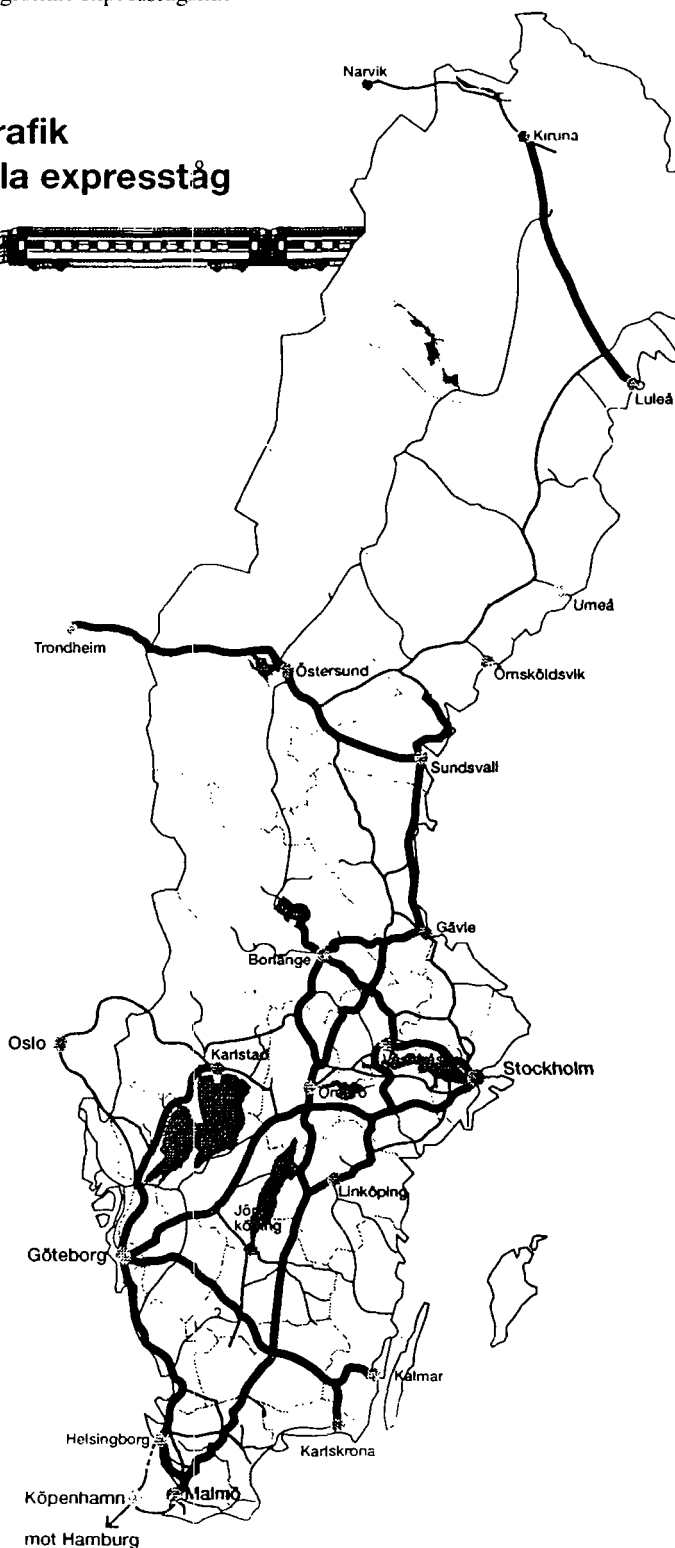
presstågsnät som inriktningen möjliggör. Snabbtågstrafik blir möjlig mellan de flesta större befolkningskoncentrationer i landet. Något som är en förutsättning för att järnvägstrafiken skall kunna attrahera en del av det långväga tjänsteresandet med bil och också vinna marknadsandelar från viss flygtrafik.

Fig. 2.3.8 Snabbtåg i Skandinavien

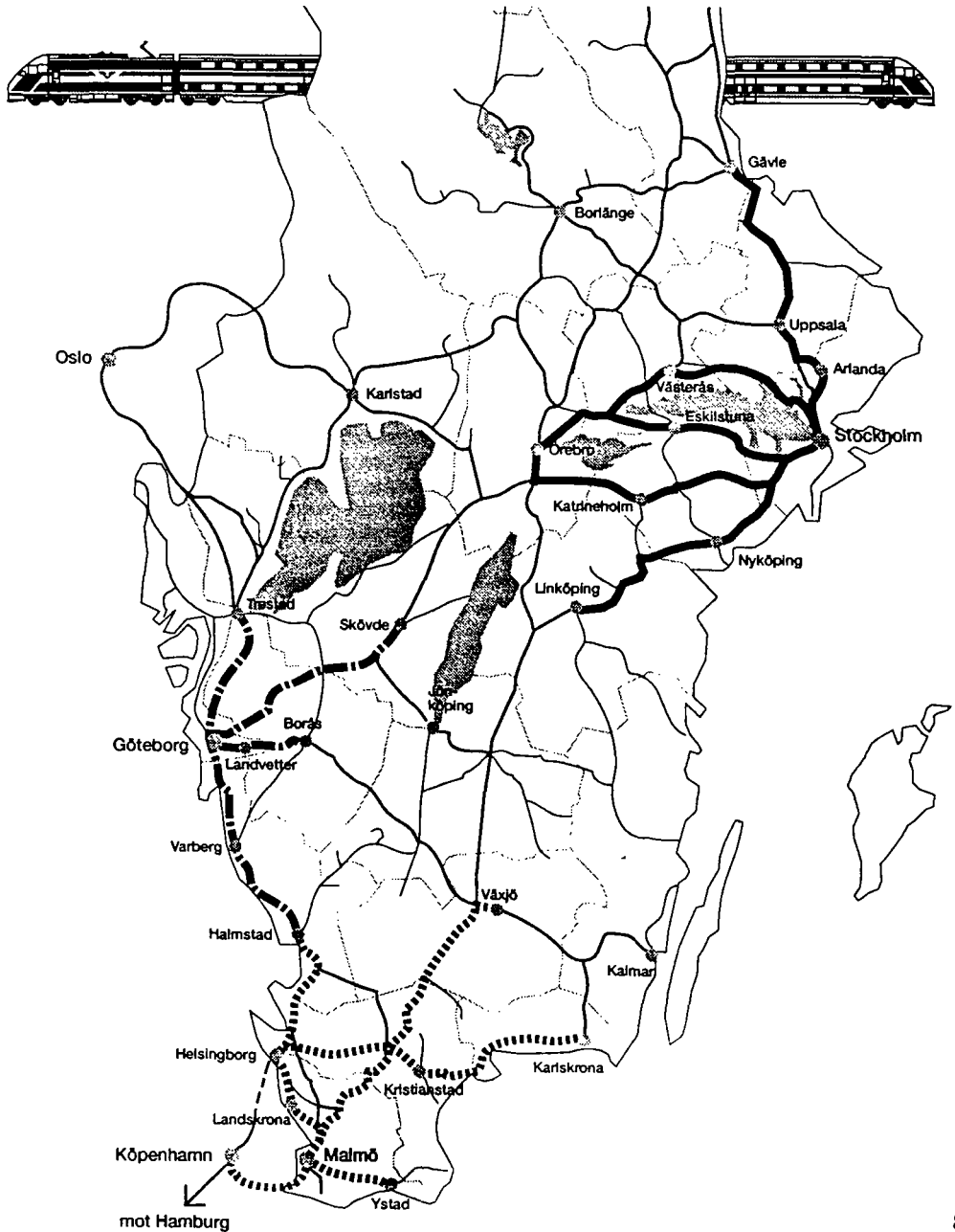
**Persontrafik
Snabbtåg inom
Skandinavien**



Persontrafik Regionala expresståg



Persontrafik Regionaltågssystem runt storstäderna



Jag konstaterar därtill att, även om säkerhetsmålet har bedömts bli likvärdigt tillgodosett oavsett inriktning, Miljö/Tillgänglighet ändå beräknas ge det största antalet slojade plankorsningar och den största reduktionen i antalet olyckor och dödade/skadade.

Den av mig förordade utbyggnaden av järnvägsnätet ger möjlighet att minska restiderna enligt följande exempel:

Bedömd restid före och efter utbyggnad (timmar, minuter)

Till/från Göteborg	1992 Före	2003 Efter
Stockholm	3.00	2.45
Malmö	3.50	2.00
Västerås	4.30	3.00
Oslo	4.15	3.00*
Köpenhamn	4.25	2.30
Kalmar/Karlskrona	4.40	3.30
Till/från Stockholm	Före	Efter
Malmö	6.00	4.10
Västerås	1.20	0.50
Eskilstuna	1.40	0.55
Örebro	2.10	1.45
Gävle	1.50	1.15
Sundsvall	4.30	3.00
Helsingborg	6.35	4.15
Härnösand	5.30	3.45
Umeå	11.30	7.00
Luleå	14.10	10.10
Halmstad	4.40	3.45
Växjö	4.30	3.20
Kalmar/Karlskrona	6.00	4.20
Jönköping	3.20	2.50
Norrköping	1.55	1.20
Linköping	2.15	1.45
Karlstad	2.40	2.30
Borlänge	2.05	1.40
Östersund	6.10	4.45
Nässjö	3.40	2.45
Köpenhamn	8.30	4.45
Oslo	6.05	5.15

* Förutsätter att investeringarna på den norska sidan sker i samma takt.

Min bedömning: Grundsatsningens investeringar för 15 miljarder kronor tillgodoser stora delar av de angelägna behoven av förbättringar av stombjärnvägssystemet i hela landet under perioden 1994–2003. Grundsatsningen bör fullföljas.

Skälen för min bedömning: Banverket har i sitt planeringsarbete utgått ifrån ett fullföljande och en komplettering av de redan beslutade järnvägs-satsningarna. Programmet omfattar 15 miljarder kronor och innebär en kraftig allmän upprustning av det svenska järnvägsnätet. Satsningen är större än någon järnvägssatsning sedan utbyggnaden av järnvägssystemet drogs igång i mitten och slutet av 1800-talet. Programmet ger positiva miljö- och säkerhetseffekter och skapar förutsättningar för en vidareutveckling och förstärkning av järnvägens konkurrenskraft och alltså möjliggöra överflyttningar av trafik från väg till järnväg i strategiska relationer.

Det är enligt min mening nödvändigt att denna grundsatsning utgör basen för en upprustning av järnvägsnätet. Mitt förslag till planeringsinriktning bygger på att grundsatsningen genomförs med hög prioritet därför att den i så stor utsträckning kan komma att bidra till att uppnå de samhällsmål som jag har prioriterat.

Mitt förslag:

- Utöver Banverkets grundsatsning om 15 miljarder kronor bör 17 miljarder kronor satsas i järnvägsinvesteringar under perioden 1994–2003.
- Inriktningen av satsningen bör bygga på Banverkets inriktning Miljö/Tillgänglighet.
- Järnvägsnätet bör ges en allsidig upprustning både för person- och godstrafik.
- I trafikstarka stråk skall möjligheten att överflytta trafik till järnväg tas till vara.

Skälen för mitt förslag: Grundsatsningen måste få en konsekvent påbyggnad för att förutsättningarna för de önskade effekterna av en järnvägssatsning skall kunna åstadkommas. Först med ett nät som möjliggör snabbtågstrafik mellan de flesta större befolkningskoncentrationer kan vi räkna med att få sådana systemeffekter att persontrafiken på järnväg kan göras attraktiv även i framtiden. På samma sätt måste godstrafiken ges förutsättningar att utveckla nya produkter som kan ge svensk industri och handel konkurrenskraft på 2000-talet.

Sedan grundsatsningen avsevärt förbättrat standarden i stomjärnvägsnätet medger investeringar om ytterligare 5 miljarder kronor ett i stort sett fullständigt färdigställande av Väst kustbanan och Ost kustbanan. Upprustningen av godsstråket genom Bergslagen kan fortsätta och ytterligare åtgärder vidtas för miljö och säkerhet. Därigenom tas de viktigaste fortsatta stegen i riktning mot den långsiktiga målstandard för järnvägen.

Vad gäller Ost kustbanans utbyggnad har en preliminär uppgörelse träffats mellan berörda kommuner och länsstyrelser samt staten. Förhandlingar pågår om lokal medverkan i finansieringen av Väst kustbanans utbyggnad. På motsvarande sätt bör enligt min mening en överenskommelse träffas om lokal medverkan i upprustningen av bansträckningarna mellan Östersund och Gävle. Jag kommer därför att inom kort föreslå regeringen att en förhandlingsman utses med uppdrag att söka träffa en sådan uppgörelse.

Ytterligare 12 miljarder kronor bör satsas för att åstadkomma satsningar på följande viktiga stråk.

Väst kustbanan, dubbelspår
 Godsstråket genom Bergslagen
 Ost kustbanan
 Södra Stambanan
 Västra Stambanan
 Norra Stambanan

Det är enligt min mening nödvändigt att upprusta dessa stråk för att de av mig förordade förutsättningarna för en utbyggnad av snabbtågs-, kombi- och vagnslasttrafik skall åstadkommas. Min åsikt är att med dessa kapacitetsstarka gods- och persontrafikkorridorer öppnas möjlighet för en konkurrenskraftig järnvägstrafik. Jag återkommer inom kort med skälen för mina ställningstaganden till storprojekten.

Storprojekten

Mina överväganden:

- Nordlänken och Botniabanan bör ingå i en långsiktig inriktning.
- Satsningar på Götalandsbanan och på Riksbangård Syd bör ytterligare utvärderas genom närmare analys inom ramen för speciella projekt.

Skälen för mitt ställningstagande:

Nordlänken

Av storprojekten bör Nordlänken, som är en viktig del av järnvägskorridoren från Öresund längs västkusten till Norge, ha hög prioritet. Det stråk, vari Nordlänken ingår, är en viktig svensk del av ett internationellt järnvägssystem. Det har en huvudstad i var ände och en storregion jämte en storstadsregion däremellan. Längs stråket finns en betydande näringsgeografisk integration. Nordlänken har också stor betydelse för den regionala trafiken från Göteborg och norrut.

Sträckningen bör vara den genom Dalsland, eftersom den alternativa dragningen genom Bohuslän är väsentligt dyrare utan att ge mer än ca 10 minuters tidsvinst. Nordlänken bör i sin helhet ingå i ett långsiktigt perspektiv. Redan under planperioden 1994–2003 bör medel anvisas för att påbörja en utbyggnad.

Botniabanan

Botniabanan bör ingå i en långsiktig inriktning. I ett nationellt perspektiv är det angeläget att Norrlandskusten kan behålla och förbättra sin konkurrenskraft. En viktig förutsättning är att infrastrukturen för såväl godstransporter som persontransporter förbättras.

Den region som utgörs av Norrlandskusten är också starkt beroende av ett inomregionalt transportsystem. Tätorterna utefter Norrlandskusten har olika arbetsmarknadsprofil. Ett funktionellt transportsystem kan bidra till att förbättra arbetsmarknadssituationen. Bl.a. kan arbetsmarknadsutbudet i olika orter längs kusten i framtiden komplettera varandra.

När Ostkustbanan upp till Sundsvall är anpassad till snabbtågsstandard är det därför angeläget att utbyggnaden av den s.k. Botniabanan påbörjas. Denna bansträckning har av Banverket bedömts ge god samhällsekonomisk lönsamhet.

Jag anser att projektet är av en sådan storlek att det är väsentligt att det ordentligt belyses ur ekonomisk synvinkel, med hänsyn till den regionala utvecklingen och från miljösynpunkt.

En utbyggnad av Botniabanan måste ske i etapper. Den första etappen bör bestå av upprustning av Ådalsbanan till snabbtågsstandard upp till i första hand Kramfors. Detta kan ske inom planperioden.

En särskild utredare för den vidare utbyggnaden av Botniabanan norrut längs kusten bör utses inom en nära framtid. Denne bör föra en dialog med berörda kommuner och andra intressenter. Förutsättningarna för en elektrifiering av Tvärbanan till Mellansel bör också studeras. När förutsättningar för att bygga Botniabanan föreligger bör, i samverkan med företrädare för regionen, förutsättningarna för ett regionalt trafikansvar anges.

Riksbangård Syd

Riksbangård Syd har beräknats få ett högt samhällsekonomiskt värde främst genom de företagsekonomiska vinster som uppstår för trafikutövarna. Bangårdens funktion i ett större och långsiktigare perspektiv med bl.a. en fast förbindelse över Fehmarn-sundet bör närmare analyseras som en komponent i ett alleuropeiskt system. Om den fasta förbindelsen över Fehmarn-sundet byggs, kan det finnas anledning att studera också andra systemlösningar än den i vilken Riksbangård Syd är en strategisk komponent. Riksbangård Syd bör, efter närmare analys, kunna ingå i ett långsiktigt perspektiv och under förutsättning att trafikutövarna bidrar till finansieringen.

Regeringen har år 1992 beslutat att projektet skall prövas enligt 4 kap. NRL.

Götalandsbanan

Götalandsbanan är i princip en andra järnväg mellan Göteborg och Stockholm men med sträckning via Jönköping och med en högsta hastighet av 250 kilometer i timmen. I sin nordligaste del sammanfaller den med den nya sträckningen av Södra Stambanan genom Södermanland och Östergötland. Ett anläggande av hela denna järnväg skulle ge en bonuseffekt genom att frigöra den nuvarande Västra Stambanan och delar av Södra Stambanan för godstrafik. Den skulle också vara av betydelse för trafiken mellan Göteborg och Jönköping och mellan Göteborg och Östergötland/Södermanland.

Målet att ge stora delar av det svenska järnvägsnätet snabbtågsstandard bör ha prioritet framför att skapa en ny järnväg mellan Göteborg och Stockholm för mycket högre hastigheter. Åtgärder längs sträckningen Göteborg–Borås–Jönköping–Gripenberg bör dock utvärderas som ett särskilt projekt med inriktning mot ett ställningstagande senast i samband med nästa planeringsomgång. En total utbyggnad av Götalandsbanan ryms i en långsiktig inriktning endast under förutsättning av en väsentlig medverkan i finansieringen från näringsliv och kommuner.

Citytunneln genom Malmö

Frågan om Citytunneln har lämnats utanför Malmöregionens storstadsöverenskommelse. Jag konstaterar att det inte varit möjligt att finna en lösning på problemet med finansiering av tunneln. För närvarande saknas enligt min mening ett underlag som ger regeringen tillräckliga skäl att låta Citytunneln finnas med vid investeringsnivån 32 miljarder kronor.

Arlandabanan

En järnväg från Stockholm till Arlanda har länge diskuterats. Olika förslag till utformning och sträckning har studerats. En förutsättning för projektet har varit att det skulle vara samhällsekonomiskt motiverat men också att trafikunderlaget skulle vara stort nog för att medge företagsekonomisk lönsamhet. Regeringen uppdrog år 1989 åt Banverket att utreda projektet och lämna förslag till hur det skulle kunna genomföras utan statliga medel.

Av Banverkets rapporter framgår att kostnaderna för projektet inte kan täckas av trafikintäkter utan att det blir nödvändigt med statliga insatser eller bidrag från andra sektorer som har nytta av investeringen. Förslag till utbyggnad och finansiering av projektet har också inkommit från två privata konsortier.

I avvaktan på ett avgörande om den slutgiltiga finansieringen anvisade regeringen genom beslut den 15 augusti 1991 200 miljoner kronor från anslaget K 1. Investeringar i trafikens infrastruktur till en etapputbyggnad av det nuvarande dubbelspåret från Stockholms central till Rosersberg. Genom beslut den 12 mars 1992 anvisade regeringen ytterligare 550 miljoner kronor till utbyggnaden av samma delsträcka. Med nuvarande medelsförbrukning beräknas dessa medel vara slut vid ingången av år 1994.

Regeringens ambition att finansiera projektet med privat riskkapital utan statlig garanti frigör medel för andra viktiga infrastrukturprojekt.

Delegationen för infrastrukturinvesteringar (K 1991:04) har under år 1992 på nytt studerat projektet. Även delegationen har kommit fram till att projektet inte kan finansieras helt på företagsekonomiska grunder. Därför föreslog delegationen en samfinansieringslösning med innebörd att staten svarar för delen från Stockholms central till Rosersberg och att privat finansiering skall eftersträvas för delen Rosersberg–Arlanda inkl. en järnvägsstation i flygplatsområdet. Delegationen föreslog vidare att den norra delen av banan, från flygplatsen tillbaka till stambanan, inte skulle ingå i projektet nu, utan att jämförande samhällsekonomiska studier skulle göras av andra alternativ till denna del.

Regeringen beslutade den 14 januari 1993 att i allt väsentligt ställa sig bakom delegationens förslag och uppdrog åt Banverket att göra en samhällsekonomisk studie av Norra böjen med jämförelsen dels med alternativet omstigning för fjärrtågstrafikanter vid Häggvik, dels med alternativet omstigning till annat transportmedel i Märsta. Uppdraget skall redovisas senast den 1 april 1993.

Regeringen uppdrog vidare till delegationen för infrastrukturinveste-

ringar att, med förbehåll för regeringens godkännande, förhandla och träffa överenskommelse med lämpliga intressenter om utbyggnaden av Arlanda-banan på delen Rosersberg–Arlanda inkl. stationen på flygplatsen. Beslutet innebär också att denna station skall utformas så att den i ett senare skede kan utvidgas och betjäna även genomgående tåg.

Järnvägen till Arlanda är enligt min mening ett angeläget projekt av flera orsaker. Inte minst miljöskäl talar för en väl fungerande och säker lösning på trafikproblemen mellan huvudstaden och flygplatsen. Regeringen har också i sitt beslut den 15 augusti 1991 enligt naturresurslagen (1987:12) angående tillstånd för den tredje rullbanan på Arlanda föreskrivit att en järnväg måste komma till stånd. Den tredje rullbanan får enligt regeringens beslut inte tas i drift förrän järnvägen öppnats för trafik.

Jag konstaterar att det knappast finns förutsättningar att finansiera en järnväg mellan Stockholms central och Arlanda flygplats helt utanför statsbudgeten. För att åstadkomma en så stor andel extern finansiering som möjligt är det därför naturligt att projektet delas upp på ett sådant sätt att marknadsförutsättningarna blir bättre. Regeringens beslut innebär således att för delen Rosersberg–Arlanda inkl. stationen på flygplatsen en så stor privat finansiering som möjligt eftersträvas. De statliga insatserna i projektet koncentreras därmed naturligen till de delar som hör till det statliga stomjärnvägsnätet.

För närvarande pågår utbyggnaden till fyra spår av dubbelspåret från Ulriksdal till Rosersberg. Staten har anslagit sammanlagt 750 miljoner kronor för denna investering. Den totala kostnaden för spåranläggningarna för denna del har av Banverket kostnadsberäknats till 1,9 miljarder kronor i prisnivå januari 1992.

Det är enligt min mening angeläget att hela banan kan tas i drift så tidigt som möjligt. En samordning av de båda delinvesteringarna bör därför göras så att delarna blir färdiga samtidigt. Jag föreslår att 1 150 miljoner kronor anvisas till den återstående delen av utbyggnaden på stambanan, delen Stockholms central–Rosersberg. Jag förutsätter att berörda parter träffar avtal om finansieringen av spår- och stationsanläggningarna i Häggvik, Karlberg och Stockholms central. Innan beslut fattas om Norra böjen bör Banverkets utredning avvaktas. Under hand har jag dock erfarit att allt pekar på att Norra böjen bör komma till stånd för resenärer norrifrån. Jag beräknar kostnaden för Norra böjen till 850 miljoner kronor.

Det tredje spåret genom Stockholm

Investeringsutrymmet medger inte enligt min mening ett tunnelalternativ för dragningen av det tredje spåret genom Stockholm.

Problemet med kapacitetsförstärkning av järnvägen genom Stockholm, det s.k. Tredje spåret, har ingående diskuterats. Projektet är en del av den s.k. Dennisöverenskommelsen om utbyggnad av vägar och kollektivtrafik-anläggningar i Storstockholm. Investeringen i ett tredje spår är beräknad till 1,55 miljarder kronor och förutsätts bli betald med statliga medel.

Banverket har utrett alternativa lösningar för det tredje spåret som innebär att det dras genom en tunnel. Fyra olika tunnelförslag har presenterats

med kostnader mellan 3,4 och 4,5 miljarder kronor. Merinvesteringen för en tunnel är således mellan 2 och 2,5 miljarder kronor.

Jag anser det vara synnerligen angeläget att lösa kapacitetsproblemet för järnvägen genom Stockholm. I ett nationellt perspektiv anser jag det vara viktigt att stomnätet byggs ut i den omfattning som jag tidigare redovisat. En förläggning av det s.k. tredje spåret i tunnel kommer att leda till att något eller några andra angelägna projekt i Sverige måste utgå ur programmet. Kostnaden för en tunnelloösning motsvarar t.ex. investeringen i Ostkustbanan för snabbtågsstandard eller de återstående statliga utgifterna för att färdigställa både Mälarbarnan och Svealandsbanan eller den planerade kostnaden för upprustning av hela norra stambanan och stambanan genom Norrland.

Sammantaget anser jag därför att utbyggnaden av stomnätet är mer angelägen. Kapacitetsförstärkningen i Stockholm bör därför genomföras som ett tredje spår i ytläge. Utformningen av det tredje spåret måste givetvis ske med största möjliga hänsyn till stadsbild och kulturmiljö.

Mina prioriteringar

Den av Banverket presenterade *grundsatsningen* prioriteras först och genomförs.

Inom ramen för investeringar om *ytterligare 5 miljarder kronor* prioriteras en utöver *grundsatsningen* fortsatt utbyggnad av Väst kustbanan, Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen. Arlandabanan byggs. Ytterligare åtgärder för miljö och säkerhet utöver *grundsatsningen* görs.

Inom ramen för investeringar om *12 miljarder kronor* därutöver prioriteras därnäst fortsatta utbyggnader av Södra Stambanan, Väst kustbanan, Ostkustbanan, Godsstråket genom Bergslagen, Norra Stambanan, Stambanan genom Övre Norrland, Dalabanan, Bergslagsbanan, Norge/Vänernbanan, Värmlandsbanan, sträckan Storlien–Sundsvall samt projekt i Göteborg och Stockholm. I satsningen ingår också investeringar i bangårdar och tågradio-system. I samtliga uppräknade projekt har investeringar gjorts redan på nivåerna *Grundsatsning* resp. 20 miljarder kronor. I det framtida stombanvägsnätet kan vissa länsjärnvägar som går till nationsgränsen behöva införlivas för att säkerställa en gynnsam godstrafikutveckling. För att möjliggöra ett framtida godsstråk från Murmanskområdet/Kolahalvön genom norra Finland söderut genom Sverige via stambanan i övre Norrland bör dock redan nu järnvägssträckan Boden–Haparanda införlivas med stomnätet. Genom en sådan förändring av nätet markerar Sverige tydligt vår beredskap att kunna delta i en uppbyggnad av järnvägstransporter med våra nordöstra närområden. Det finns däremot inte anledning att avsätta resurser inom planperioden för en upprustning av sträckan Boden–Haparanda.

Bland storprojekten bör Nordlänken och Botniabanan ha hög prioritet. Delar av Götalandsbanan liksom, efter närmare analys, Riksbangård Syd, bör ingå i en långsiktig inriktning. Takten i genomförandet av dessa projekt blir i hög grad beroende av engagemang från andra intressenter än staten.

Skälen för mina prioriteringar:

- En snabb upprustning av det svenska stomjärnvägsnätet kan genomföras.
- Den för nationen strategiskt viktiga godstrafikens infrastruktur får snabbt en hög standard.
- Det svenska stomjärnvägsnätet kan utvidgas.
- Stomnätet utvidgas med sträckan Boden–Haparanda.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna den långsiktiga inriktning för investeringar i järnvägs- trafikens infrastruktur som jag föreslagit,
2. godkänna den planeringsinriktning för järnvägsinvesteringar för år 2003 som jag föreslagit,
3. godkänna den avvägning jag förordat beträffande de s.k. stor- projekten,
4. godkänna den avvägning jag förordat beträffande stomnätet och det tredje spåret genom Stockholm samt
5. godkänna den inriktning jag har förordat beträffande investe- ringar i vissa av Arlandabanans delar, det s.k. Fyrspåret och den s.k. Norra böjen.

2.4 Inriktning av investeringar i luftfartens infrastruktur

Mina bedömningar och förslag: Luftfartens infrastruktur är av stor betydelse för den internationella och nationella trafikförsörjningen.

De av Luftfartsverket planerade strategiska investeringarna ligger väl i linje med regeringens strävanden beträffande en förbättrad infra- struktur. Vidmakthållande och kapacitetshöjande investeringar som den tredje rullbanan på Arlanda och ett moderniserat flygtrafiktjänst- system är angelägna.

De föreslagna investeringarna i väg och järnväg bör i ökad grad på- verka prioriteringen av resurser i flygplatssystemet. Statens intresse bör särskilt riktas mot viktigare flygplatser i sådana delar av landet där de markbundna transportererna inte kan erbjuda tillfredsställande resealternativ.

Bakgrund till mina förslag och bedömningar:*Luftfartsverkets rapport*

Flygtrafiken kommer enligt verkets prognos att fortsätta att öka, men i lägre takt än under de senaste årtiondena. Antalet passagerare och antalet land- ningar i utrikes linjefart bedöms fram till år 2020 öka med 3–4 % per år resp.

2–3 % per år med högre tillväxttal i början av perioden. Inrikestrafikens motsvarande ökning förväntas bli något lägre. I absoluta tal innebär prognosen för år 2005 11–14 miljoner passagerare vardera i utrikes och inrikes trafik jämfört med 7 resp. 6 miljoner år 1991.

Luftfartsverket framhåller beträffande inriktningen att det är svårt att urskilja några väsensskilda övergripande trafikpolitiska utvecklingslinjer som gäller speciellt flyget.

Verket framhåller att luftfartens infrastruktur i landet är väl utbyggd. Denna infrastruktur har också av flygföretagen utnyttjats väl så att vi nu har ett flyglinjenät som är i det närmaste heltäckande. De enda undantagen finns i de extremt glesbefolkade delarna av landet. Det finns enligt verket inte inom luftfarten några sådana större strategiska projekt med direkt påverkan på transportsystemet och samhället som avses i regeringsuppdraget.

Verket betonar att det däremot finns stora projekt som är strategiska i den meningen att påverkan på transportsystemet och samhället skulle bli betydande om de *inte* skulle komma till stånd. Dit hör Arlandas tredje rullbana och projekt inom flygtrafiktjänsten som avser modernisering samt harmonisering och integrering med flygtrafiktjänsten inom Europa.

Investeringarna i luftfartens infrastruktur kommer enligt verket att inriktas på att:

- vidmakthålla den infrastruktur som redan finns
- undanröja de miljöolägenheter som flyget ger upphov till
- anpassa infrastrukturen till den nya situation som avregleringen innebär
- undanröja vissa flaskhalsar
- leva upp till internationella åtaganden
- ha beredskap för de anpassningar som ett närmande till EG medför.

Investeringstakten styrs i hög grad av verkets resultatutveckling. För år 1994 bedömer verket att investeringarna blir ca 650 miljoner kronor och för åren 1995–1998 1,6–1,7 miljarder kronor per år. Verket betonar att det är anpassning och vidmakthållande som mest kommer att prägla inriktningen. Verket bedömer att den tredje rullbanan på Arlanda och en ny regionalflygplats i Värmland, den senare med en förutsättning om lokal och regional samfinansiering, kommer att rymmas inom dessa ramar. Den tredje banan på Arlanda bör enligt verket ses som en naturlig kapacitetsförstärkning och Karlstads nya flygplats som en reinvestering. Inget av projekten är därmed enligt verket i direkt mening strategiskt utan följer av en förväntad efterfrågeutveckling.

För åren 1999–2003 saknas enligt verket underlag för en säker bedömning av investeringsbehoven. Vidmakthållande och kapacitetsförstärkning väntas dock medföra investeringar om minst en miljard kronor per år för denna senare period.

Skälen för mina förslag och bedömningar: Luftfartens infrastruktur är av stor betydelse för den nationella trafikförsörjningen. Verkets rapport visar enligt min mening att det i stort sett inte råder någon brist på kapacitet i det svenska luftfartssystemet och att det heller inte finns några stora områden

med eftersatta investerings- och underhållsåtgärder. Luftfartsverkets investeringar finansieras med avgifter från sektorn och verksamheten lämnar ett överskott.

De strategiska investeringar som verket anger ligger enligt min mening väl i linje med regeringens allmänna strävanden för att förbättra trafikens infrastruktur. De avser således vidmakthållande och kapacitetshöjande investeringar. Den tredje rullbanan på Arlanda är av stor betydelse för den regionala utvecklingen i hela landet och moderniseringen av flygtrafiktjänstsystemet är nödvändig som en del av harmoniseringen och integreringen med Europas motsvarande gemensamma system.

Jag anser också att det är viktigt att de större flygplatsprojekten får en allsidig prövning även från miljö- och naturressurssynpunkt. Utbyggnaden av Arlanda har redan prövats enligt naturresurslagen och för närvarande pågår en motsvarande prövning beträffande ny regionalflygplats i Värmland (Mellerudstorp).

Beträffande flygtrafikförsörjningen i orter som Luftfartsverket i sin rapport definierat som perifera och i andra orter med svagt trafikunderlag anser jag att kopplingen mellan investeringar och driftsresurser även bör uppmärksammas. Inom luftfartssektorn sker i dag fördelningen av driftresurser inom flygplatssystemet delvis genom en resultatutjämning. Detta system bygger på Stockholm-Arlanda flygplats som nav och intäktskälla. Övriga flygplatser ses som delar av ett infrastruktursystem som genererar intäkter genom passageraravgifter.

Utjämningen av driftresurserna gäller huvudsakligen de flygplatser som drivs av Luftfartsverket, men de kommunalt drivna flygplatser som har den största trafikvolymen har också i begränsad omfattning fått del av en sådan resultatutjämning. Jag har tidigare såväl i propositionen (prop. 1992/93:132, bet. 1992/93:TU11, rskr. 1992/93:152) om vissa frågor inom Kommunikationsdepartementets område som i budgetpropositionen år 1993 (prop. 1992/93:100 bil. 7) berört frågan om resultatutjämning mellan statliga och kommunala flygplatser. Jag har därvid bl. a. konstaterat att den genomförda avregleringen av inrikesflyget påverkar definitionen av primär (nationell) resp. sekundär (regional) flygtrafik, och därmed även av vilka flygplatser som kan anses ingå i statens ansvarsområde.

Min föredragning i dag omfattar en långsiktig inriktning av uppbyggnaden av trafikens infrastruktur i Sverige. De investeringar i vägar och järnvägar som föreslås kommer att innebära minskade restider i många delar av landet. Jag har betonat nödvändigheten av en helhetssyn på transportsystemet, och det är mot denna bakgrund rimligt att de föreslagna investeringarna i ökad grad skall påverka prioriteringen av resurser i flygplatssystemet. Enligt min mening bör statens intresse särskilt riktas mot viktigare flygplatser i sådana delar av landet där de markbundna transporterna inte kan erbjuda tillfredsställande resealternativ snarare än mot utveckling av principer för ekonomisk utjämning med avseende på skillnader i huvudmannaskap. Den prioritering av anslaget Bidrag till kommunala flygplatser m.m. till flygplatser i Norrlands inland som jag redogjort för i budgetpropositionen kan ses som ett led i en sådan strategi för de mindre flygplatsernas del. Jag avser att återkomma till riksdagen med vidare överväganden i denna fråga.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen
att godkänna vad jag anfört om investeringar i luftfartens infra-
struktur.

2.5 Inriktning av investeringar i sjöfartens infrastruktur

Min bedömning:

- Ett kapacitetsstarkt farledssystem med god framkomlighet och säkerhet är en förutsättning för effektiva sjötransporter som är av väsentlig betydelse för svensk utrikeshandel.
- Redan den befintliga infrastrukturen i form av farleder och hamnar ger goda förutsättningar för en ökning av sjötransporterna. Med vissa anpassningar kan ytterligare effektivitetsvinster uppnås.
- Hamnen är av strategisk betydelse för samverkan mellan transportslagen och mellan transportköpare och transportör.
- Förutsättningarna för ökad kustsjöfart berör främst redares, transportköpares, hamnars och andra marknadsaktörers möjligheter att tillvarata sjöfartens fördelar.

Bakgrund till min bedömning:

Sjöfartsverkets rapport

Farleder

Sjöfartens infrastruktur består av två delar, dels farledssystemet, dels hamnväsendet. Staten svarar genom Sjöfartsverket för upprätthållandet av farledssystemet medan hamnväsendet i allt väsentligt är kommunalägt. Då Sjöfartsverket är ett affärsdrivande verk finansieras verksamheten genom avgifter från handelssjöfarten.

Sjöfarten utnyttjar till stor del en redan av naturen tillhandahållen infrastruktur där kapaciteten i stort sett är given. Direkta farledsinvesteringar förekommer därför sparsamt och uppgår sällan till större belopp än 20–30 miljoner kronor per projekt. För farledshållaren krävs i stället främst justeringar och kompletteringar i form av säkerhetsutrustning och service i form av lotsning och isbrytning för att sjöfart skall kunna bedrivas med hög säkerhet och framkomlighet.

Genom ett särskilt bidrag för sysselsättningskapande åtgärder för affärsverken har Sjöfartsverket tilldelats medel för kostnader för tidigareläggning av vissa åtgärder i Mälarleden och Södertälje kanal. Projektets totalkostnad har beräknats till ca 25 miljoner kronor. I verkets investeringsplan för den närmaste femårsperioden avser farledsinvesteringarna i övrigt främst återanskaffningar av fyror och annan fast eller flytande utmärkning.

Rödkobbsleden

En ny farledssträckning norr om Sandhamn i Stockholms skärgård har diskuterats sedan ett par år. Motiven är både säkerhets- och miljömässiga. Den nya leden bedöms mycket lämplig från navigatorisk, miljömässig och säkerhetsmässig synpunkt. Infarten till Stockholm är ca 15 nautiska mil kortare än infarten via Furusundsleden som dessutom har vissa erosionskänsliga partier. Den totala investeringskostnaden för Rödkobbsleden beräknas till 40–60 miljoner kronor.

Sandgrönnleden

Luleå kommun driver tillsammans med Länsstyrelsen i Norrbottens län frågan om en ny farled – Sandgrönnleden – i inseglingen till Luleå hamn. Luleå kommun har erhållit vattendom för att kunna muddra den nya farledssträckningen. Projektet har kostnadsberäknats till 35–40 miljoner kronor. Projektets finansiering är inte klarlagd och inte heller tidpunkten för ett genomförande.

Flintrännen

En fördjupning av Flintrännen i Öresund har aktualiserats som en följd av planeringen för en fast förbindelse över Öresund. Flintrännen bör ges ökat vattendjup i farleden, bl.a. för att möjliggöra kraftfulla maskinmanövrar. En uppskattning av kostnaden ger ett intervall mellan 20–60 miljoner kronor.

Hamnar

I Sverige är hamnväsendet i allt väsentligt kommunalt ägt och utgörs av ett 50-tal allmänna hamnar och ett mindre antal industriägda lastageplatser väl spridda längs den svenska kusten.

Hamnarna bedriver sin verksamhet i stark konkurrens med varandra, vilket medför att utvecklingen av hamnväsendet sker i enlighet med kundernas behov.

De planerade investeringarna i hamnar åren 1993–1997 om ca 1 miljard kronor visar, jämfört med en tidigare gjord inventering, en kraftig minskning och därtill förskjutning från hamnar på Sydkusten till hamnar på Västkusten och Östersjökusten. Det beror sannolikt på en återhållsamhet i investeringarna för färjetrafiken på Sydkusten beroende på en fast förbindelse över Öresund och en motsvarande optimism på Östersjökusten med nya färjelinjer mot bl.a. Tyskland, Polen och Baltikum.

Investeringarna är koncentrerade till ett fåtal hamnar. 20 % av hamnarna, dvs. ett tiotal hamnar, svarar för 90 % av investeringarna. De hamnar som planerar de största investeringarna är:

- Göteborg med investeringar för 195 miljoner kronor, med tonvikt på hanteringsutrustning

- Stockholm med investeringar för 140 miljoner kronor för farledsåtgärder och kajanläggningar
- Malmö med investeringar för 110 miljoner kronor
- Sundsvall med investeringar för 75 miljoner kronor för åtgärder i Tunadalshamnen
- Gotlands hamnar med investeringar för 74 miljoner kronor varav 44 miljoner kronor avser ett nytt färjeläge i Visby
- Luleå med investeringar för 71 miljoner kronor varav 55 miljoner kronor för kraninköp
- Umeå med investeringar för 66 miljoner kronor varav 30 miljoner kronor för nybyggnad av torrlastkaj
- Norrköping med 59 miljoner kronor varav 15 miljoner kronor för ny bulkhamn.

Större volymer planerar även Helsingborg med 30 miljoner kronor, Hargshamn med 26 miljoner kronor, Åhus med 23 miljoner kronor och Karlstad med 20 miljoner kronor.

Investeringarna i befintliga hamndelar på 785 miljoner kronor fördelar sig på följande ändamål:

Farleder–Kajer	21 %
Magasin–Upplag	21 %
Lasthantering–Utrustning	42 %
Övrigt	16 %

Utökad kustsjöfart

För att göra ett sjötrafiksystem längs den svenska kusten till ett pris- och kvalitetsmässigt intressant alternativ till väg- och järnvägstransporter krävs främst tunga investeringar i fartyg. Ett sådant sjötrafiksystem – "kustpendelsystem" – kan kräva en viss anpassning av hamnar, även om infrastrukturen i form av farleder och hamnar redan finns i stor utsträckning.

Ett kustpendelsystem med utsikt till framgång behöver sannolikt utformas på en sådan nivå att det skulle krävas en alltför stor kapitalsatsning av en enskild redare. Därför krävs ett samarbete mellan redare, transportköpare och andra aktörer.

Konkurrensytan mellan sjöfarten och andra transportslag är av begränsad omfattning vad avser inrikes godstransporter. Ett kustpendelsystem skulle enbart i marginell omfattning flytta transport av gods till sjöfart från de andra transportslagen. För transporter under 30 mil dominerar lastbilen medan sjötransporterna dominerar på sträckor över 30 mil. Det finns vidare en naturlig uppdelning mellan sjö- och landtransport där stora bulklaster utslutande transporteras med lastfartyg och högvärdigt gods med i huvudsak landtransportmedel. Sjöfartens konkurrensfördelar finns därför främst när inrikestransporten är en del av en utrikestransport.

Transportforskningsberedningen (TFB) finansierar en studie. Kust- och

Skälen för min bedömning:

Den svenska utrikeshandeln är i allt väsentligt beroende av sjöfart i en eller annan form. Ett effektivt sjötransportsystem är därför av stor betydelse för vår varuförsörjning. I detta system svarar staten för infrastrukturen i form av tillhandahållande av säkra och kapacitetsstarka farleder. De svenska hamnarna är i huvudsak kommunalt ägda. Då sjötransporten i normalfallet är en viktig länk i en transportkedja är hamnen av strategisk betydelse för samverkan mellan transportslagen och mellan transportköparen och transportören. Ett kapacitetsstarkt och säkert farledssystem är tillsammans med ett väl fungerande och marknadsorienterat hamnväsende en förutsättning för ett effektivt sjötransportsystem.

Kostnaderna för investeringar i sjöfartens infrastruktur är av naturliga skäl låga i jämförelse med investeringar i landtransporternas infrastruktur. Redan den befintliga infrastrukturen i form av farleder och hamnar ger goda möjligheter för en ökning av sjötransporterna. Med vissa anpassningar kan ytterligare effektivitetsvinster uppnås. De farledsprojekt som Sjöfartsverket redovisat samt de redovisade investeringarna i hamnarna är exempel på sådana anpassningar.

Vad gäller utökad kustsjöfart delar jag Sjöfartsverkets uppfattning att denna fråga främst berör redares, transportköpares, hamnars och andra marknadsaktörers möjligheter att tillvarata de fördelar som sjötransporterna har. Min uppfattning är att hamnen har en central roll i denna fråga.

Hemställen

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen
att ta del av vad jag anfört om investeringar i sjöfartens infrastruktur.

2.6 Inriktning av investeringar i länstrafikanläggningar

Min bedömning och mitt förslag:

- Inriktningen av investeringar i länstrafikanläggningar bör följa den inriktning som jag föreslagit för vägar och järnvägar.
- Av planeringsramen bör avsättas 9 miljarder kronor för länstrafikanläggningar.
- Av skuldsättningsramen bör avsättas 9 miljarder kronor för länstrafikanläggningar.
- Inom ramen för länstrafikanläggningsplanen bör länsstyrelserna fr.o.m. budgetåret 1993/94 ges möjlighet att prioritera även investeringar i kommunala flygplatser.

Skälen för min bedömning och mitt förslag: Länsstyrelserna har som underlag till Vägverkets rapport redovisat förslag till investeringar vid alternativa investeringsinriktningar. Av länsstyrelsernas redovisning framgår avvägningar mellan länsvägar, kollektivtrafik och länsjärnvägar.

I tre av fyra inriktningar bedömer länsstyrelserna att satsningen på länsvägar behöver öka jämfört med i dag. Som jag tidigare har framfört avser jag inte föreslå någon utökad investeringsram för länstrafikanläggningar. Det är därför viktigt att länsstyrelserna fördelar anvisade resurser på de mest angelägna projekten. Jag anser därför att länsstyrelserna i sitt arbete med att prioritera vägobjekt, inom ramen för upprättandet av plan för länstrafikanläggningar, bör utgå från den inriktning som jag generellt föreslagit för väginvesteringarna, dvs. ökad trafiksäkerhet.

Jag bedömer att många åtgärder på länsvägnätet och på länsjärnvägarna är angelägna. En stor del av åtgärderna på länsvägnätet härrör från ett bristande underhåll. Riksdagen har därför på förslag av regeringen under år 1992 satsat ytterligare 3,7 miljarder kronor på investeringar i främst länsvägar.

I avvägningen mellan resurser till investeringar och underhåll gör jag den bedömningen att det inte nu finns skäl att ytterligare öka investeringsnivån för länstrafikanläggningar. I stället bör på sikt ett ökat underhållsanslag anvisas till Vägverket för ökat underhåll.

Jag föreslår därför en oförändrad investeringsnivå för investeringar i länsvägar, länsjärnvägar och kollektivtrafikanläggningar.

Jag har i budgetpropositionen (prop. 1992/93:100 bil. 7) redogjort för mina överväganden beträffande investeringar i kommunala flygplatser.

Jag föreslår att länen, inom ramen för länstrafikanläggningsplanen, fr.o.m. budgetåret 1993/94 ges möjlighet att prioritera även investeringar i kommunala flygplatser.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. ta del av vad jag anfört om inriktningen av länsstyrelsens prioriteringar vid upprättande av plan för länstrafikanläggningar samt
2. länen, inom ramen för länstrafikanläggningsplanen, ges möjlighet att prioritera investeringar i kommunala flygplatser.

2.7 Möjlighet att realisera den planerade utbyggnaden av infrastrukturen

Mina bedömningar och förslag:

- Låneramen för de tre närmaste åren bör vara 36 miljarder kronor.
- Den föreslagna investeringstakten ligger väl inom byggindustrins kapacitet att klara.

Skälen för mina bedömningar och förslag: Det förslag till inriktning av investeringar i trafikens infrastruktur som jag tidigare redogjort för innebär en genomförandeplan på 88 miljarder kronor under perioden 1994–2003.

Med hänsyn till pågående investeringar i nya vägar och järnvägar och de investeringar som planeras i Stockholm, Göteborg och Malmö anser jag att en lämplig låneram för de tre närmaste åren bör vara ca 36 miljarder kronor.

Riksdagen och regeringen har under år 1991 och år 1992 vid sammanlagt sju tillfällen ökat anslagen till byggande av vägar och järnvägar. Dessa beslut, tillsammans med de tidigare ordinarie anslagen, innebär att byggandet ökar från ca 4,5 miljarder kronor år 1989 till över 15 miljarder kronor år 1993 (i 1992 års prisnivå).

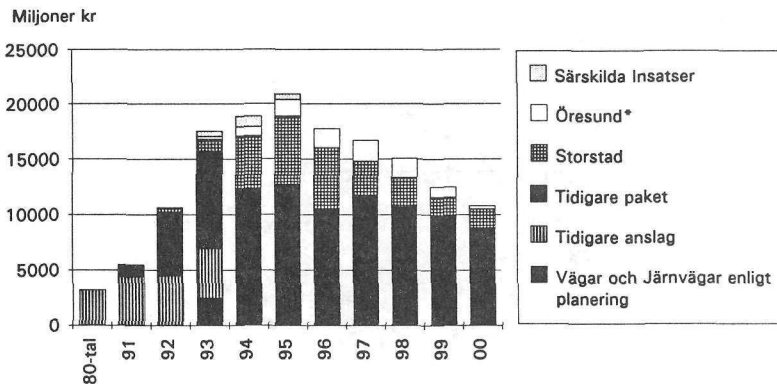
De planerade utbyggnaderna av infrastruktur i storstadsområdena, den privatfinansierade delen av Arlandabanan och den fasta Öresundsförbindelsen innebär att ytterligare stora byggnationer kan komma att ske fr.o.m. år 1994. Dessa projekt belastar endast i mycket begränsad omfattning statsbudgeten (delar av kollektivtrafiksatsningarna i storstäderna). Hela utbyggnaden av nya vägar i Stockholms- och Göteborgsregionerna finansieras med vägavgifter, men med en statlig garanti som bas. De bidrar dock till den stabiliseringspolitiska inriktning som infrastruktursatsningarna har.

Den föreslagna dispositionen av låneramen, med 36 miljarder kronor för de tre närmaste åren, och en illustration av hur den återstående delen av planeringsramen skulle kunna uppfyllas, framgår av figur 2.7.1.

Jag bedömer att byggandet av vägar och järnvägar under åren 1993–96 totalt kommer att bli ca 5 gånger så omfattande som på 1980-talet. Jag har analyserat huruvida byggnadsindustrin har kapacitet att klara en så dramatisk ökning utan att kostnadsdrivande flaskhalsproblem uppstår.

Jag konstaterar att byggbranschen expanderade snabbt under slutet av 1980-talet, främst inom byggande av bostäder och kommersiella lokaler.

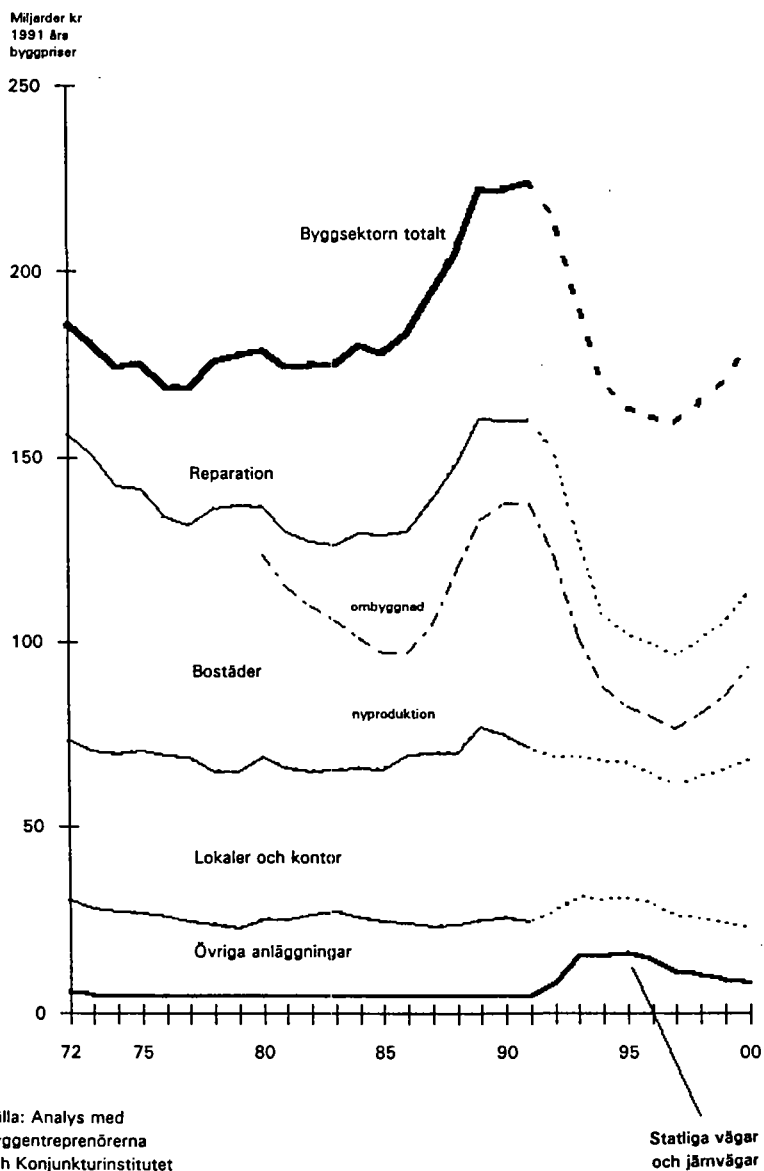
Figur 2.7.1 Planerade investeringar totalt under perioden 1991–2000



* Halva bron och svenska sidan exkl. Citytunneln

Branschen genomgår nu den mest dramatiska krympningen i modern tid. En bedömning av byggbranschen för åren fram till år 2000 har gjorts i samråd med Konjunkturinstitutet och Byggtjänstföreningen, figur 2.7.2.

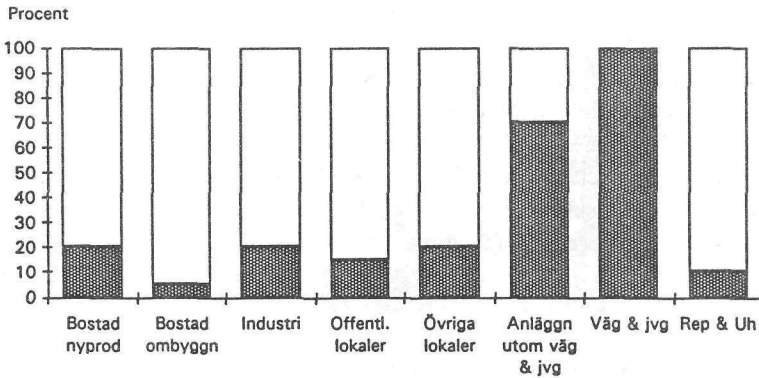
Figur 2.7.2 Infrastrukturens roll för byggsektorn



Källa: Analys med Byggtjänstföreningen och Konjunkturinstitutet

De specifika kompetenser som krävs vid väg- och järnvägsbyggande utnyttjas också vid andra typer av projekt. Uppförande av husgrunder och iordningställande av parkeringsytor kan göras med samma kompetens som den som svarar för uppförande av broar och vägar. Belysning, el- och signal-system för vägar och järnvägar kan byggas med åtminstone delvis samma kompetenser som svarar för elinstallationer vid konventionellt byggande. En bedömning som har gjorts av Byggtreprenörerna, figur 2.7.3, visar hur stor andel av annat byggande som har "anläggningskaraktär":

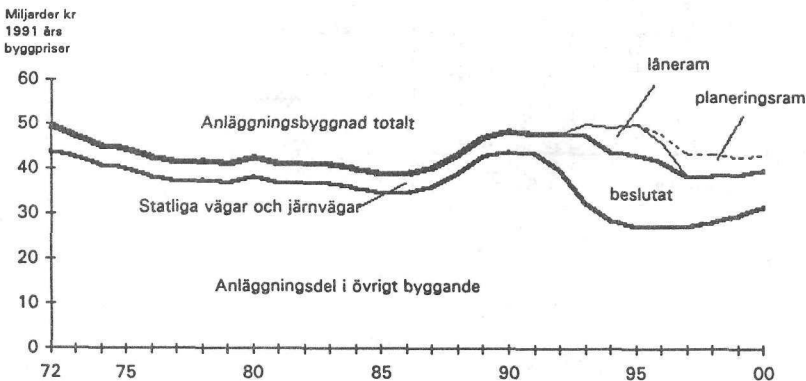
Figur 2.7.3 Andel av annat byggande som har "anläggningskaraktär"



Källa: Byggentr.

Detta ger i kombination med föregående diagram följande bild av totalt anläggningsbyggande:

Figur 2.7.4 Totalt anläggningsbyggande under perioden 1972–2000



Analys med BE, KI

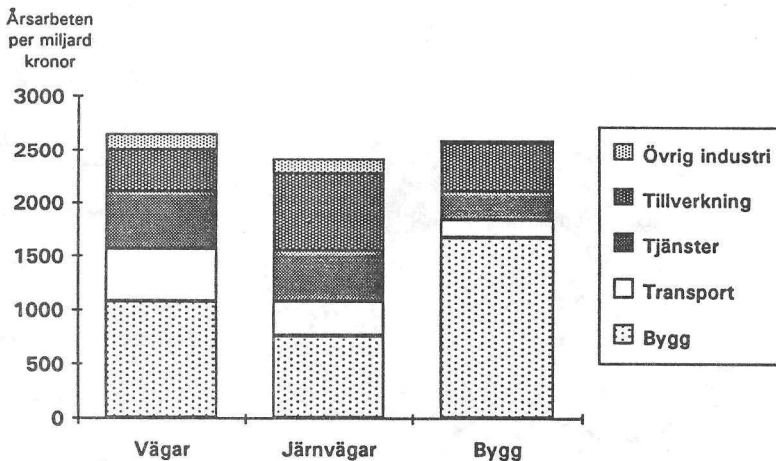
Den ökning av anläggningsbyggandet, som förväntas bli resultatet av den av mig föreslagna investeringsnivån för de tre närmaste åren, bedömer jag komma att hålla sysselsättningen uppe i denna del av byggbranschen. Jag bedömer att byggnadsbranschen kommer att klara den omställning som krävs genom arbetskraftens geografiska flexibilitet, genom omskolning av befintlig byggnadskår och genom skiftgång för eventuella kritiska maskinresurser.

Jag bedömer därför att den föreslagna investeringstakten ligger väl inom den kapacitet som byggindustrin har.

Sysselsättningseffekter

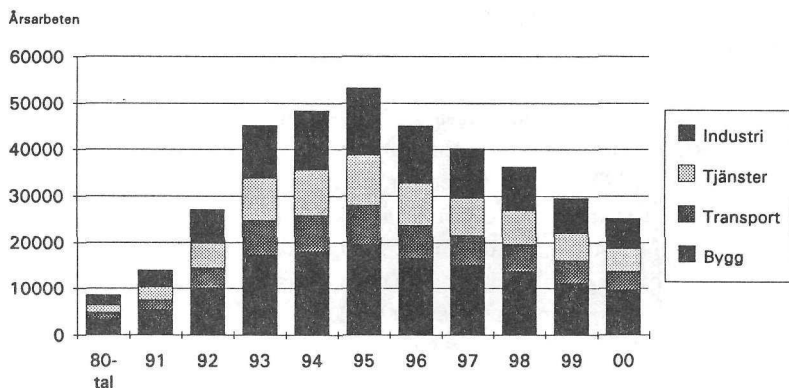
Statistiska centralbyrån (SCB) har på Näringsdepartementets uppdrag studerat vilka totala sysselsättningseffekter som uppstår vid investeringar i vägar, järnvägar och reguljära byggprojekt. Resultatet pekar visserligen på att de direkta sysselsättningseffekterna skiljer sig åt mellan investeringar i vägar, järnvägar och övriga byggprojekt men att den totala sysselsättningseffekten per investerad miljon kronor är relativt lika. SCB bedömer den totala sysselsättningseffekten per satsad miljon kronor till ca 2,6 sysselsatta för väg- och byggnadsinvesteringar till ca 2,4 sysselsatta för järnvägsinvesteringar.

Figur 2.7.5 Sysselsättningseffekter av investeringar i vägar, järnvägar och annat byggande



Källa: SCB input/output analys

De totala infrastruktursatsningarna, inkl. den fasta Öresundsförbindelsen och storstadssatsningarna, beräknas sysselsätta ca 50 000 personer under mitten av 1990-talet.



3 Stockholm

Regeringen har i budgetpropositionen år 1993 (prop. 1992/93:100 bil. 7) redovisat innehållet i uppgörelsen om infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen. Regeringen har genom beslut i januari månad 1993 beslutat om utbetalning av medel till kollektivtrafikinvesteringar inom ramen för uppgörelsen. Medel har beviljats dels för utbyggnaden av dubbelspåret mellan Älvsjö och Västerhaninge, dels för de investeringar som Stockholms läns landsting ansvarar för, bl.a. upprustning av tunnelbanan och Roslagsbanan samt utbyggnaden av en snabbspårväg mellan Gullmarsplan och Alvik. Riksdagen har den 17 december 1992 (prop. 1992/93:132, bet. 1992/93:TU11, rskr. 1992/93:152) beslutat om garantier för förberedelsearbeten för utbyggnaden av trafikleder i Stockholmsregionen. Planeringen fortgår och vissa projekt är klara för byggstart. För att fortsätta genomförandet av överenskommelsen krävs ytterligare beslut. Regeringen har bl.a. avisat att ett förslag till vägavgifter för Stockholm kommer att presenteras för riksdagen under hösten 1993. Redan nu finns det dock skäl att fatta vissa beslut om den fortsatta finansieringen.

3.1 Byggstart för vissa projekt på Yttre Tvärleden

Mitt förslag: Vägverket bemyndigas att för investeringar dels på Södertörnsleden, dels på väg E 18, delen Söderhall-Rösa, ta i anspråk 500 miljoner kronor inom den låneram som föreslås anvisad för Vägverkets investeringar i vägar. Upptagna lån skall, när staten beslutat om garantier för utbyggnaden av trafiklederna i Stockholm, överföras till vägledsprojektet i Stockholm.

Skälen till mitt förslag: Söderhall-Rösa på väg E 18 och Södertörnsleden är delar av Yttre Tvärleden och skall finansieras genom avgifter på biltrafi-

ken i Stockholm. Söderhall-Rösa ingår för närvarande i Vägverkets riksvägsplan med byggstart år 1999. Medel avsatta i Vägverkets riksvägsplan för vägprojekt som enligt överenskommelsen i stället skall finansieras med avgifter på biltrafiken skall överföras till investeringar i kollektivtrafikanläggningar.

Enligt uppgörelsen skall vägprojekten Söderhall-Rösa och Södertörnsleden börja byggas under år 1993. Arbetsplaner har upprättats och är fastställda för hela vägprojektet Söderhall-Rösa. Kostnaden för detta projekt har beräknats uppgå till ca 475 miljoner kronor. Även för del av Södertörnsleden har arbetsplan upprättats och fastställts. Detta projekt har beräknats uppgå till ca 25 miljoner kronor. Mot bakgrund av att regeringen för riksdagen först under hösten 1993 kommer att presentera ett samlat förslag till vägavgifter och statliga garantier kommer inte byggstart att kunna ske som planerat.

Jag föreslår därför att Vägverket bör bemyndigas att för investeringar dels på Södertörnsleden, dels på väg E 18, delen Söderhall-Rösa, ta i anspråk 500 miljoner kronor inom den låneram som anvisats för Vägverkets investeringar i vägar. Upptagna lån skall, när staten beslutat om garantier för utbyggnaden av trafiklederna i Stockholm, överföras till vägledsprojektet i Stockholm och inte längre belasta Vägverkets låneram.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att bemyndiga Vägverket att för investeringar dels på Södertörnsleden, dels på väg E 18, delen Söderhall-Rösa, ta i anspråk 500 000 000 kronor inom den låneram som anvisats för Vägverkets investeringar i vägar.

3.2 Överföring av vägmedel till kollektivtrafikinvesteringar

Mitt förslag: Kvarstående reservation på anslaget K 1. Investeringar i trafikens infrastruktur belastas med 1 600 miljoner kronor för investeringar i kollektivtrafiksystemet i Stockholmsregionen.

Skälen för mitt förslag: I uppgörelsen om infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen förutsätts att Ringen och Yttre Tvärleden finansieras med vägavgifter. Därmed frigörs medel i Vägverkets riksvägsplan eftersom vissa av projekten på Ringen och Yttre Tvärleden finns upptagna i planen. Enligt uppgörelsen skall de frigjorda medlen överföras till investeringar i kollektivtrafiksystemet. Totalt omfattar de frigjorda medlen 1 600 miljoner kronor. Mot bakgrund av mitt förslag om lånefinansiering av vägar, järnvägar och länstrafikanläggningar anser jag att denna omfördelning i stället bör ske genom att medel till Stockholms läns landsting belastar kvarstående medel på anslaget K 1. Investeringar i trafikens infrastruktur. Samtidigt bör lå-

neramen anpassas för Vägverkets investeringar i riksvägar med motsvarande belopp. Åtgärden är endast en teknisk justering och innebär inte ökade resurser till Stockholmsregionen utöver vad riksdagen redan beslutat.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att bemyndiga regeringen att belasta anslaget K 1. Investeringar i trafikens infrastruktur med 1 600 000 000 kronor för att i enlighet med överenskommelsen om infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen utbetala medel för kollektivtrafikinvesteringar.

4 Anslagsfrågor och övriga finansieringsfrågor för perioden 1993/94–1995/96

4.1 Investeringar finansierade genom lån och kapitalkostnadsanslag

Mitt förslag:

- Kapitalkostnaderna för lånefinansierade investeringar skall betalas genom ett särskilt anslag. Anslaget föreslås uppgå till 1 353 000 000 kronor budgetåret 1993/94.

K 1. Kapitalkostnader avseende lån till investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar

1993/94 Nytt anslag 1 353 000 000 kronor

Från anslaget betalas Vägverkets och Banverkets kapitalkostnader för lån i Riksgäldskontoret avseende investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafik.

Skälen för mitt förslag: I 1993 års budgetproposition (prop. 1992/93:100 bil. 7) har regeringen föreslagit att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, under angivna anslagsrubriker beräkna följande belopp för budgetåret 1993/94 (kronor).

B 3.	Byggande av riksvägar	1 556 500 000
B 4.	Byggande av länstrafikanläggningar	925 400 000
B 6.	Vägverket: Särskilda bärighetshöjande åtgärder	707 300 000
C 3.	Nyinvesteringar i stomjärnvägar	1 392 087 000
C 4.	Ersättning till Banverket för vissa kapitalkostnader	368 000 000

Vidare aviserade regeringen att den avsåg återkomma med närmare förslag om ett nytt finansieringssystem. Jag anhåller nu om att få ta upp dessa frågor.

Investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar bör finansieras genom att lån tas upp i Riksgäldskontoret.

Med anledning härav kommer jag inte att föreslå att några anslag för byggande av riksvägar, byggande av länstrafikanläggningar, bärighetshöjande åtgärder, nyinvesteringar i stomjärnvägar samt ersättning till Banverket för vissa kapitalkostnader förs upp i statsbudgeten för budgetåret 1993/94. Dessa anslag föreslås bli ersatta med en låneram för investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar.

För att finansiera räntor och amorteringar av upptagna lån bör ett särskilt anslag för kapitalkostnader för investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar, vilka betalats med lån, inrättas. Anslaget skall täcka Vägverkets och Banverkets kapitalkostnader för i Riksgäldskontoret upptagna lån för genomförandet av det av mig föreslagna investeringsprogrammet samt kapitalkostnader för tidigare upptagna lån. Anslaget bör disponeras av både Vägverket och Banverket. Anslaget beräknas öka i takt med att skuldsättningen ökar.

Beträffande tidigare upptagna lån föreslår jag följande.

Utbyggnaden av väg E 6 på delen Stenungssund–Ljungskile har finansierats genom lån i Riksgäldskontoret. Kapitalkostnaderna för detta lån har betalats inom ramen för anslaget för Byggande av riksvägar. Inga amorteringar har hittills gjorts vilket är otillfredsställande. Inom ramen för kapitalkostnadsanslaget skall fortsättningsvis både räntor och amorteringar för projektet betalas. Dessutom skall kapitalkostnader för investeringar i Storstockholmsområdet, de s.k. SL-investeringarnas avskrivningskostnader för eldriftsanläggningar, som hittills betalats över anslaget Ersättning till Banverket för vissa kapitalkostnader nu betalas inom ramen för det nya anslaget.

Den kvarstående reservationen på anslaget Investeringar i trafikens infrastruktur används för att fullfölja statens åtaganden inom ramen för storstadsöverenskommelserna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Banverkets och Vägverkets investeringar som finansierats genom anslaget men som inte är slutförda den 1 januari 1994 kommer till återstående delar att betalas av Banverket och Vägverket genom lån i Riksgäldskontoret. Den återstående reservationen kan därmed återföras till statsbudgeten.

Jag beräknar att det totala anslaget för kapitalkostnader avseende lån till investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar kommer att uppgå till 1 353 miljoner kronor för budgetåret 1993/94.

4.2 Lånebehovets storlek och fördelning

Mina förslag: Mot bakgrund av vad jag anförde i avsnitt 2.1.1 föreslår jag att en planeringsram inrättas för perioden 1994–2003 för investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar. Planeringsramens storlek bör vara 88 miljarder kronor i 1993 års priser. Utöver dessa medel tillkommer projekt om 10 miljarder kronor som redan har beslutats inom den av riksdagen tidigare beslutade planeringsramen om 20 miljarder kronor.

Planeringsramen bör fördelas på följande sätt (miljarder kronor):

Prop. 1992/93:176

- investeringar i stamvägar och övriga riksvägar	40
- investeringar i stomjärnvägar	32
- investeringar i länstrafikanläggningar	9
- bärighetshöjande åtgärder	7

Summa 88

Tillkommer: slutförande av redan planerade/projekterade investeringar som skulle ha betalats av anslaget Investeringar i trafikens infrastruktur 10

Den totala skuldsättning som uppstår som konsekvens av lånefinansieringen av dessa investeringar beräknas vid planeringsperiodens slut sammanlagt uppgå till 78 miljarder kronor.

Lånebemyndigandesystemet bör utformas som ett *rullande system*, med den innebörden att regeringen redovisar beräkningen av upplåningsbehovet för investeringarna, baserat på planeringsramen, för de tre närmast följande budgetåren. Riksdagen bör därvid kunna ta ställning till regeringens beräkningar och bedömningar av *dels* de nya lån som föreslås kunna upptas per budgetår, *dels* den ackumulerade skuldsättningen detta medför vid resp. budgetårs utgång.

Regeringen bör inhämta riksdagens bemyndigande att få disponera ett låneutrymme i Riksgäldskontoret för att betala Vägverkets och Banverkets investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar. Låneutrymmet bör definieras som en låneram som avser den totala skuld regeringen genom berörda myndigheter får ta på sig. Låneramens storlek bör avse en period av tre budgetår och baseras på den ovan redovisade planeringsramen. Bemyndigandet bör gälla för 3 budgetår.

Amorteringstiden på upptagna lån bör motsvara avskrivningstiden på investeringarna (ekonomiska livslängden).

Som underlag för riksdagens ställningstagande bör en årlig redovisning av utfallet för det föregående årets investeringsverksamhet lämnas som visar utnyttjat låneutrymme för det föregående budgetåret och tilldelat låneutrymme det pågående budgetåret samt förslagens konsekvenser för upplåningen den kommande budgetperioden. Jag anser också att regeringen som information för riksdagen årligen i kompletteringspropositionen redovisar de förväntade förändringarna av verkens skuldsättning under det kommande budgetåret.

Verkens upplåning skall ske på budgetår.

Lånebehov

Mot bakgrund av vad jag tidigare anfört om arbetsmarknadssituationen och om behovet av att snabbt göra ett antal strategiska infrastruktursatsningar har regeringen bedömt att utbyggnaden av infrastrukturen bör påskyndas.

Av detta skäl föreslår jag att en större del av investeringarna görs i början av 10-årsperioden. Det betyder att infrastrukturinvesteringarna under perioden 1996/97–2002/03 kommer att vara avsevärt lägre än under den inledande 3-årsperioden. Jag bedömer emellertid att fördelarna med en sådan forcering överväger nackdelarna med att senare under 10-årsperioden minska investeringsvolymen. Jag vill i detta sammanhang, som jag nyss anfört, erinra om att skuldsättningsramen uppgår till 78 miljarder kronor och att ett fullföljande av planeringsramen inte kan göras utan nya överväganden om möjligheterna till finansiering.

För de tre kommande budgetåren beräknas det totala lånebehovet för investeringar i infrastruktur uppgå till högst 36 miljarder kronor.

Därmed bör låneramen för perioden 1993/94–1995/96 uppgå till 42 050 miljoner kronor. Det bör ankomma på regeringen att besluta om den slutliga fördelningen av låneramen mellan Banverket och Vägverket. Regeringen bör även bemyndigas att besluta om den slutliga fördelningen mellan de olika åren för Banverket och Vägverket samt mellan de olika ändamålen för Vägverket. Det är dock verkens ansvar att välja ut objekt med hänsyn till inriktningen i de långsiktiga planerna och inom angiven låneram. Med utgångspunkt från nu gällande planering bedömer jag att investeringsbehovet för Banverket för de tre närmaste åren är ca 17 600 miljoner kronor. Jag bedömer att upplåningsbehovet fördelar sig enligt följande (miljoner kronor).

Ändamål	1993/94	1994/95	1995/96
Investeringar i stombjörnvägar	4 800	6 500	6 300

För Vägverket gör jag bedömningen att investeringsbehovet för motsvarande tidsperiod är ca 18 400 miljoner kronor. Jag bedömer att upplåningsbehovet fördelar sig enligt följande (miljoner kronor):

Ändamål	1993/94	1994/95	1995/96
Byggande av riksvägar	4 500	4 850	4 300
Byggande av länstrafikanläggningar	400	800	800
Bärighetshöjande åtgärder	350	700	700
Tidigareläggning av länstrafikanläggningar	470	530	--
SUMMA	5 720	6 880	5 800

En investeringstakt enligt ovan ger tillsammans med tidigare gjorda låneåtaganden (se avsnitt 4.1) följande effekter på statens upplåningsbehov per budgetår för infrastrukturinvesteringar. Beräkningen grundar sig på att amorteringar på skulden sker löpande.

	1993/94	1994/95	1995/96
Banverkets skuld på grund av planeringsram	4 800	11 300	17 600
Vägverket skuld på grund av planeringsram	5 720	12 600	18 400
Tidigare låneskulder	6 000	6 000	6 000
Akkumulerad skuld för investeringar	16 520	29 900	42 000

4.3 Särskilda bemyndiganden

Enligt min mening skall Banverket och Vägverket, med hänsyn till förväntad konjunkturutveckling och rådande sysselsättningssituation, upprätthålla en projekteringsreserv av lämplig omfattning. Reserven skall vara aktuell och spegla en fördelning som överensstämmer med angiven investeringsinriktning.

Vägverket har tidigare givits ett flertal bemyndiganden vad gäller rätten att finansiera vägåtgärder med externa medel. För förskottade objekt gäller det inom en ram om 20 % av anslagen till byggande av riksvägar, länstrafikanläggningar och bärighetshöjande åtgärder. För avgiftsfinansierade projekt får verket ta upp lån i Riksgäldskontoret eller ställa borgen inom en ram om 500 miljoner kronor. Dessutom får verket ta upp lån i Riksgäldskontoret för byggande av broar som ersätter färjor inom en ram av 200 miljoner kronor.

Enligt Vägverket bör dessa bemyndiganden sammanföras till ett gemensamt bemyndigande som innebär att Vägverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för externt finansierade vägåtgärder.

Riksgäldskontoret har inga invändningar mot att alla bemyndiganden för Vägverket att finansiera olika åtgärder med lån i Riksgäldskontoret samlas i ett gemensamt bemyndigande. I de fall externa finansärer finns anser Riksgäldskontoret dock att det är mindre lämpligt.

För Vägverkets ordinarie planering skall finansieringen av investeringar ske genom lån i Riksgäldskontoret. I den mån särskilda vägprojekt finansieras med avgifter skall dessa finansieras genom lån som tas upp på marknaden. Projektens finansiering bör hanteras av särskilda projektbolag som bildats för ändamålet att handha finansieringen av specifika projekt. Staten bör, om nödvändigt, ställa borgen för lånefinansierade vägobjekt samt andra väganordningar i anslutning till dessa som skall finansieras med avgifter. Dessa åtaganden bör göras inom de ramar som riksdagen tidigare har angett för åtaganden beträffande avgiftsfinansierade vägprojekt.

För att klargöra de tekniska konsekvenserna av givna bemyndigandens utformning till följd av den nya finansieringsmodellen bör regeringen ges ett generellt bemyndigande att, inom ramen för de av riksdagen angivna inten-

tionerna med givna bemyndiganden, besluta om de förändringar i givna bemyndiganden för Vägverket och Banverket som är påkallade av den nya finansieringsmodellen. Regeringen bör återkomma med en rapportering till riksdagen om detta.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. till *Kapitalkostnader avseende lån till investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar* för budgetåret 1993/94 anvisa ett förslagsanslag på 1 353 000 000 kronor,
2. den kvarstående reservationen på anslaget *Investeringar i trafikens infrastruktur* får användas för att fullfölja statens åtaganden inom storstadsöverenskommelserna i Stockholm, Göteborg och Malmö. Återstående investeringar den 1 januari 1994 skall betalas av Vägverket och Banverket genom lån i Riksgäldskontoret
3. medge att utöver planeringsramen får 10 000 000 000 kronor tas i anspråk för att betala sådana projekt som har beslutats inom den av riksdagen tidigare beslutade planeringsramen,
4. bemyndiga regeringen att medge att Vägverket och Banverket tillsammans får ta upp lån i Riksgäldskontoret under budgetåren 1993/94–1995/96 intill ett sammanlagt belopp av högst 36 000 000 000 kronor för nya investeringar,
5. bemyndiga regeringen att för perioden besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafikanläggningar upp till ett belopp av 42 000 000 000 kronor,
6. bemyndiga regeringen att besluta om den slutliga fördelningen av låneramen mellan Vägverket och Banverket samt mellan år och ändamål samt
7. bemyndiga regeringen att besluta om de förändringar i givna bemyndiganden för Vägverket och Banverket som är påkallade av den nya finansieringsmodellen.

4.4 Ökat anslag för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar

Mitt förslag: Banverkets anslag för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar ökas med 36 miljoner kronor avseende reinvesteringar i eldrifts- och teleanläggningar.

Från anslaget betalas Banverkets kostnader för drift och vidmakthållande av stom- och länsjärnvägar.

Skälen för mitt förslag: I 1993 års budgetproposition har jag beräknat medelsbehovet för drift och vidmakthållande av det statliga järnvägsnätet under budgetåret 1993/94 till 2 825 miljoner kronor. I detta belopp ingår såväl kostnader för underhåll som för reinvesteringar.

Banverkets räkenskapsår följer kalenderår. Vidare har Banverket tidigare givits möjlighet att finansiera reinvesteringar i eldrifts- och teleanläggningar med lån i Riksgäldskontoret. De förslag om en ny finansieringsmodell som jag tidigare har redogjort för innebär att Banverket ges möjlighet att redan fr.o.m. den 1 juli 1993 ta upp lån i Riksgäldskontoret för nyinvesteringar i stomjärnvägar och att samtliga reinvesteringar fortsättningsvis belastar anslaget för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar.

I mitt förslag ges Banverket en låneram för tre och ett halvt år, dvs. fr.o.m. den 1 juli 1993 t.o.m. den 31 december 1996. Fr.o.m. den 1 juli 1993 kommer vidare alla reinvesteringar i eldrifts- och teleanläggningar att finansieras via anslaget för drift och vidmakthållande. Detta innebär att vissa problem vid övergången mellan Banverkets räkenskapsår och den nya finansieringsmodellen uppstår.

Vid beräkning av anslaget för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar i budgetpropositionen 1993 har hänsyn inte tagits till de reinvesteringar i eldrifts- och teleanläggningar som är aktuella under andra halvåret 1993 och som tidigare lånefinansierades. För att klara de reinvesteringar i eldrifts- och teleanläggningar som erfordras under andra halvåret 1993 bedömer jag det nödvändigt att anslaget för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar ökas med 36 miljoner kronor. Anledningen till att detta anslag ökar är således att samtliga reinvesteringar i eldrifts- och teleanläggningar, även de som tidigare lånefinansierades, skall belasta anslaget för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att till anslaget *Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar* anvisa ytterligare 36 000 000 kr utöver de 2 825 656 000 kr som regeringen har föreslagit riksdagen i budgetpropositionen år 1993 (prop. 1992/93:100 bil. 7).

5 Ökning av aktiekapitalet i EUROFIMA

Sverige är sedan år 1955 anslutet till konventionen rörande bildandet av EUROFIMA, ett europeiskt bolag för finansiering av järnvägsmateriel. Vid starten av bolaget blev svenska staten genom Statens järnvägar (SJ) en av aktieägarna. Medel till aktieförvärvet togs från SJ:s dispositionsanslag. Konventionens text framgår av bilaga A till prop. 1955:211.

Bolagets aktiekapital har efter hand utökats i takt med verksamhetens expansion. Efter den femte kapitalökningen år 1990 uppgår SJ:s andel till 2 100 aktier med ett nominellt värde av 21 miljoner schweizerfrancs (CHF), vilket motsvarar 2 % av aktiekapitalet (jfr prop. 1989/90:25 bil. 5, bet. 1989/90:TU12, rskr. 1989/90:70).

På grund av bolagets starka affärsutveckling men även till följd av de betalningssvårigheter som järnvägarna i det forna Jugoslavien (där den i konventionen stadgade statsgarantin delvis har förlorat sitt värde på grund av den politiska utvecklingen) har bolagets styrelse nu funnit att ett ytterligare kapitaltillskott är önskvärt under år 1993. Styrelsen har därför lagt fram ett förslag om fördubbling av aktiekapitalet från 1 050 000 CHF till 2 100 000 CHF senast i slutet av år 1993. För SJ:s del kommer detta att innebära en inbetalning av 2 200 000 CHF, vilket motsvarar knappt 11 000 000 kronor.

Eftersom aktieteckningen överstiger 5 miljoner kronor kräver den riksdagens medgivande.

SJ har i en skrivelse den 2 oktober 1992 hemställt att regeringen inhämtar riksdagens medgivande till nyteckningen av aktier i EUROFIMA.

Jag anser att SJ bör ha möjlighet att fortsätta att delta i samarbetet mellan de europeiska järnvägsförvaltningarna för anskaffning av järnvägsmateriel. Jag föreslår därför att regeringen begär riksdagens medgivande att låta SJ öka sitt aktieinnehav i EUROFIMA i enlighet med framställningen.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen

att bemyndiga regeringen att godkänna att statens innehav av aktier i EUROFIMA får ökas med 2 200 000 CHF i enlighet med vad jag har anfört.

6 Vissa järnvägar av betydelse från turistsynpunkt

Mitt förslag:

- I syfte att skapa förutsättningar för turisttrafik på vissa bandelar bör regeringen bemyndigas att, där så befinns lämpligt, vederlagsfritt upplåta bandel åt museiförening eller annan som bedöms lämplig för ändamålet.
- Det anslag om 3 700 000 kr, som under innevarande budgetår avsatts till bidrag till Växjö–Hultsfred–Västervik Järnvägsaktiebolag får under vissa förutsättningar utbetalas till annan än detta bolag.

Bakgrund till mitt förslag: I det trafikpolitiska beslutet år 1988 (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. 1987/88:TU19, rskr. 1987/88:260) angavs att vissa järnvägar kan vara av intresse från turistsynpunkt. För att stimulera utveck-

lingen av sådan trafik kan bandelar och tillhörande fastigheter som inte trafikerats reguljärt överlåtas till den som vill bedriva turisttrafik på banan. Regeringen har i **enlighet** med beslutet bemyndigats att överlåta fast egendom till ett värde av högst 5 miljoner kronor i varje enskilt fall. Som riktmärke gäller att berörda turistintressenter genom egna insatser skall svara för minst samma värde som den statligt efterskänkta andelen av anläggningen motsvarar. Det ankommer på regeringen att bedöma angelägenheten och långsiktigheten i projektet samt om och hur nedsättning av köpesumman skall ske.

Riksdagen beslöt samtidigt att Växjö–Hultsfred–Västervik Järnvägsaktiebolags (VHVJ) förvärv av den 18 mil långa smalspåriga järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik skulle omfattas retroaktivt av de angivna riktlinjerna, eftersom denna bana överläts år 1987. Genom regeringsbeslut skedde därefter en retroaktiv nedsättning av priset med 3 625 000 kronor.

Riksdagen beslutade därefter (prop. 1991/92:150 bil. 1:4, bet. 1991/92:TU23, rskr. 1991/92:349) att anvisa ett anslag på 3,7 miljoner kronor som engångsbidrag till VHVJ för budgetåret 1992/93. Genom bidraget borde bolaget kunna lösa större delen av de lån bolaget tagit för finansieringen av banförvärvet år 1987. Det skulle ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att besluta om villkoren för bidraget med utgångspunkt i att en långsiktig överlevnad för verksamheten så långt möjligt skulle underlättas.

Regeringen beslutade den 18 juni 1992 att medlen skulle disponeras av Länsstyrelsen i Kronobergs län för utbetalning till VHVJ och att det skulle ankomma på länsstyrelsen att besluta om villkoren för bidraget med utgångspunkt i att en långsiktig överlevnad för bolagets verksamhet så långt möjligt skulle säkerställas.

Länsstyrelsen i Kronobergs län beslutade i september 1992 att inte verkställa utbetalningen eftersom möjligheterna till en långsiktig överlevnad enligt länsstyrelsen var obefintliga. Sedan länsstyrelsens beslut överklagats till regeringen, förordnade regeringen i ett beslut den 10 november 1992 att bidraget fick utbetalas till bolaget under förutsättning att bolaget inom viss tid träffat en ackordsuppgörelse med sina fordringsägare. Då en sådan uppgörelse inte träffades utbetalades inte bidraget. I stället försattes bolaget i konkurs i december 1992.

Ansökningar om utbetalning av bidraget har inkommit till Kommunikationsdepartementet från två olika grupperingar med anknytning till det gamla bolaget, den ena företrädd av 1914 års järnvägs-konsortiums donationsfond och den andra av Nya VHVJ AB under bildande.

Skälen för mina förslag: De principer som kom till uttryck i 1988 års trafikpolitiska beslut har visat sig vara svåra att tillämpa i praktiken. Frågan om överlåtelse av bandelar har, förutom när det gäller järnvägen VHVJ som jag tidigare redogjort för, aktualiserats även på sträckorna Traryd–Ljungby, Anten–Gräfnäs samt de södra delarna av inlandsbanan Lesjöfors–Vansbro och Dalasågen–Vika. I en del fall har vissa musciföreningar ansökt om statsbidrag för inköp av bandelarna.

Riksdagen har i sitt beslut om inlandsbanan (prop. 1992/93:9 och 1992/93:91, bet. 1992/93:TU3, rskr. 1992/93:113) beslutat att inlandsbanan

skall förbli statlig egendom och att inlandsbanans intressenter i stället utan kostnad får nyttja banan.

Jag har med anledning av fullföljandet av riksdagens beslut tillkallat en särskild förhandlingsman för att träffa ett preliminärt avtal mellan staten och inlandsbanans intressenter om villkoren för överföring av nyttjanderätten till anläggningarna. En sådan avtalskonstruktion bör även kunna läggas till grund för överlåtelse av nyttjanderätt till anläggningar för andra turisttrafikändamål. En långsiktig nyttjanderätt till infrastrukturen med tillhörande fastigheter bör enligt min uppfattning kunna utgöra en stabil bas för museiföreningar för att utveckla olika former av turisttrafik på bandelar där den regionala trafiken har upphört.

Jag föreslår mot denna bakgrund att regeringen får riksdagens bemyndigande att, där så befinner lämpligt, vederlagsfritt upplåta viss bandel med nyttjanderätt åt en museiförening eller annan som bedöms lämplig för ändamålet. Härigenom säkerställs en fortsatt statlig kontroll dels över verksamheten så att den bedrivs på ett sätt som gagnar en positiv inställning till järnvägstrafiken, dels över den framtida markanvändningen om museiverksamheten en gång upphör. Nyttjanderättshavaren bör dock själv svara helt för övriga kostnader som ligger utanför infrastrukturen, t.ex. i form av drift- och kapitalkostnader. Upplåtelsens närmare innehåll och omfattning bör regeringen få bestämma om i varje särskilt fall. En förutsättning för upplåtelse är att den som bedriver musei- eller turistverksamheten påtar sig det fulla banhållaransvaret.

När det åter gäller den smalspåriga järnvägen mellan Växjö och Västervik ägs denna bandel inte längre av staten. De principer som låg bakom riksdagens beslut år 1992 bör fortfarande äga giltighet. Under förutsättning att det finns möjligheter till en långsiktig överlevnad för verksamheten på denna järnväg, bör därför det tidigare anslagna bidraget kunna betalas ut till lämplig intressent som påtar sig banhållaransvar för banan och säkerställer att trafik på banan kommer till stånd. Då det bolag som enligt tidigare beslut angavs som mottagare av bidraget numera inte existerar, bör annan lämplig intressent kunna komma i fråga. Det bör ankomma på regeringen att bestämma vem som lämpligen bör uppbära bidraget och på regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att ange de närmare villkoren för bidragets utbetalande, allt i enlighet med de principer som kom till uttryck i 1992 års riksdagsbeslut.

Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. bemyndiga regeringen att för turisttrafik vederlagsfritt med nyttjanderätt upplåta sådana delar av järnvägsnätet som inte längre trafikeras i reguljär trafik samt
2. bemyndiga regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att utbetala anslaget Bidrag till Växjö–Hultsfred–Västervik Järnvägsaktiebolag till annan än detta bolag i enlighet med vad jag har förordat.

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
1 Trafikpolitikens förutsättningar och utgångspunkter	4
1.1 Inledning	4
1.2 Infrastrukturens betydelse	10
1.3 Investeringsinriktningen i vår omvärld	19
1.4 Planeringsprocessen	23
1.5 Genomförande av investeringsbesluten	25
1.6 Skrivelser rörande planeringen	29
2 Inriktning av investeringar i trafikens infrastruktur	30
2.1 Finansiering av investeringar och avvägning mellan trans- portslag	30
2.1.1 Ett nytt finansieringssystem	30
2.1.2 Fördelning av resurser	32
2.1.3 Målkonflikter	42
2.2 Inriktning av investeringar i vägar	45
2.2.1 Vägverkets rapport	45
2.2.2 Förslag till inriktning	55
2.2.3 Storprojekt och strategiska val	58
2.2.4 Informationsteknologi inom vägtrafiken	65
2.2.5 Mina prioriteringar	65
2.3 Inriktning av investeringar i järnvägar	69
2.3.1 Banverkets rapport	69
2.3.2 Förslag till inriktning och genomförandeplan ...	75
2.4 Inriktning av investeringar i luftfartens infrastruktur ...	93
2.5 Inriktning av investeringar i sjöfartens infrastruktur ...	96
2.6 Inriktning av investeringar i länstrafikanläggningar ...	99
2.7 Möjlighet att realisera den planerade utbyggnaden av in- frastrukturen	100
3 Stockholm	105
3.1 Byggstart för vissa projekt på Yttre Tvärleden	105
3.2 Överföring av vägmedel till kollektivtrafikinvesteringar .	106
4 Anslagsfrågor och övriga finansieringsfrågor för perioden 1993/94-1995/96	107
4.1 Investeringar finansierade genom lån och kapitalkost- nadsanslag	107
4.2 Lånebehovets storlek och fördelning	108
4.3 Särskilda bemyndiganden	111
4.4 Ökat anslag för drift och vidmakthållande av statliga järn- vägar	112
5 Ökningen av aktiekapitalet i EUROFIMA	113
6 Vissa järnvägar av betydelse från turistsynpunkt	114

