

Regeringens proposition

2003/04:95

Utökade planeringsramar för väg- och
järnvägsinvesteringar 2004–2015

Prop.
2003/04:95

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 1 april 2004

Göran Persson

Ulrica Messing
(Näringsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i denna proposition förslag till utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015. Vidare lämnas en redogörelse för utfallet av den genomförda planeringsomgången för transportinfrastruktur 2004–2015 samt en redogörelse för regeringens syn på planeringssystemet.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Ärendet och dess beredning.....	4
3	Regeringskansliets granskning av planförslagen	5
4	Bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar	6
4.1	Drift och underhåll	6
4.1.1	Vägar.....	6
4.1.2	Järnvägar	8
4.2	Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion	10
4.3	Sektorsuppgifter	19
5	Utveckla och modernisera transportsystemet.....	21
5.1	Järnvägsinvesteringar	23
5.2	Nationella väginvesteringar	30
5.3	Regional transportinfrastruktur	41
6	Effekter av åtgärderna	44
6.1	Tillgängligt transportsystem och positiv regional utveckling.....	44
6.2	Hög transportkvalitet	47
6.3	Säker trafik.....	48
6.4	God miljö	49
6.4.1	Begränsad klimatpåverkan.....	49
6.4.2	Frisk luft.....	49
6.4.3	Natur och kultur	49
6.4.4	God bebyggd miljö	50
6.5	Ett jämställt transportsystem.....	50
7	Finansiering av åtgärderna	51
8	Planering och genomförande	52
8.1	Det framtida långsiktiga planeringssystemet	52
8.2	Från långsiktig planering till utbyggnad	56
8.2.1	Fysisk planering	56
Bilaga 1	Remissinstanser som yttrat sig över underlagsrapporter	59
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 1 april 2004.....	60

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i järnvägar för perioden 2004–2015 skall vara 107,7 miljarder kronor och för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder kronor (avsnitt 5).

Regeringen beslutade den 3 oktober 2001 propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20). Riksdagen biföll den 14 december 2001 regeringens förslag i propositionen (bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Regeringen beslutade den 14 mars 2002 om uppdrag till Vägverket, Banverket och länsstyrelserna, alternativt de kommunala samverkansorganen att upprätta långsiktiga planer för nationell respektive regional transportinfrastruktur för perioden 2004–2015 (fortsättningsvis används i denna proposition benämningen länen för den myndighet som har ansvar för länsplanen). Regeringen beslutade den 30 april 2003 om tilläggsuppdrag till Vägverket och Banverket.

Vägverket, Banverket och länen inkom den 4 augusti 2003 med förslag till långsiktigsplaner för perioden 2004–2015. Regeringen beslutade den 19 februari 2004 om fastställelse av nationell banhållningsplan, nationell väghållningsplan samt definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna. Besluten är utformade i samarbete med vänsterpartiet och miljöpartiet de gröna.

Regeringskansliet har låtit genomföra ett antal oberoende granskningar av förslagen. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har granskat Vägverkets och Banverkets förslag till drift- och underhållsstrategier. Den danska konsultfirman COWI A/S har granskat kostnadsunderlaget som Vägverket och Banverket använt. Dessa granskningar har även remitterats. Remissvaren finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2003/5563/IR respektive N2003/5921/IR). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*. Därutöver har Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) på regeringens uppdrag granskat hur det transportslagsövergripande perspektivet behandlats i planförslagen. Konsultfirman Öhrlings PWC har granskat det samhällsekonomiska beslutsunderlaget samt gjort en utvärdering av planeringsprocessen.

Riksrevisionen har granskat länens arbete med länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Regeringskansliet har remissbehandlat Riksrevisionens granskning. Remissvaren finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2004/160/IR). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*.

SIKA har på regeringens uppdrag beskrivit hur inriktningsplaneringen skulle kunna bedrivas i den planeringsomgång som följer efter den nu aktuella. Regeringskansliet har remissbehandlat SIKA:s rapport i frågan (SIKA rapport 2002:22). Remissvaren finns tillgängliga i Näringsdepartementet (dnr N2003/13/IR). En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*.

Förslagen i denna proposition har utformats i samarbete med vänsterpartiet och miljöpartiet de gröna.

3 Regeringskansliets granskning av planförslagen

Prop. 2003/04:95

Utgångspunkt för den granskning av planförslagen från Vägverket, Banverket och länen som Regeringskansliet genomfört har varit de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken skall säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Sex delmål anger ambitionsnivån på lång sikt.

- Tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik
- God miljö
- Positiv regional utveckling
- Ett jämställt transportsystem

På sikt skall alla delmål uppnås. På kort sikt kan det dock bli aktuellt med en prioritering mellan olika delmål. Denna bör komma till uttryck genom etappmål som bör vara avstämda mot varandra och realistiska med hänsyn till bl.a. tillgängliga resurser, tekniska möjligheter, miljöförutsättningar och internationella åtaganden.

Regeringskansliet har genomfört sin granskning i två steg: först en kvantitativ granskning och därefter en kvalitativ granskning. Den kvantitativa granskningen har syftat till att kontrollera att planförslagen uppfyllde de krav som regeringen ställt i planeringsdirektivet medan den kvalitativa granskningen har syftat till att kontrollera på vilka grunder olika åtgärder har prioriterats och att de bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Regeringskansliet har i sin granskning identifierat ett antal brister i planförslagen. Av störst betydelse var att Banverket i många fall inte hade motiverat sina prioriteringar utifrån samhällsekonomisk lönsamhet och transportpolitisk måluppfyllelse. Andra brister gällde för Banverkets del beskrivningar av hur åtgärderna fördelats över landet, beskrivningar av hur man arbetat för att integrera jämställdhet och barnens situation i trafiken inför planeringsarbetet samt beskrivningar av hur man hanterat statsbidragen till kollektivtrafikanläggningar. För Vägverkets del saknades viss information om den samhällsekonomiska lönsamheten för projekten, beskrivningar av hur åtgärderna fördelats över landet, beskrivningar av hur man arbetat för att integrera barnens situation i trafiken inför planeringsarbetet, uppgifter om vilka belopp som ligger inom respektive utanför planeringsramen samt tydliga beskrivningar av hur strategin för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion utformats. Dessutom fanns behov av att utveckla effektbeskrivningarna för den särskilda trafiksäkerhetspott på 4,9 miljarder kronor som Vägverket föreslagit.

Vägverket och Banverket ombads därför i brev den 1 september 2003 att komplettera sina planförslag på ovanstående punkter.

Även efter dessa kompletteringar kvarstår vissa brister i materialet som granskats av Regeringskansliet, men underlaget har bedömts tillräckligt för regeringens slutliga bedömning.

Regeringskansliets granskning har även innefattat avstämningar mot de prioriteringar som framgår av länens regionala tillväxtprogram.

Den 26–27 september 2003 redovisade länen sina synpunkter på Vägverkets, Banverkets och länens förslag till infrastrukturplaner vid uppvaktningar hos Näringsdepartementet. Prop. 2003/04:95

4 Bevara och säkerställa befintliga vägar och järnvägar

Enligt riksdagens beslut med anledning av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) skall uppgiften att bevara och säkerställa väg- och järnvägssystemen prioriteras. För bevarande och säkerställande skall 150 miljarder kronor avsättas (i prisnivå 2004), varav:

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

Nedan redovisas huvuddragen i strategierna för ovanstående områden.

4.1 Drift och underhåll

4.1.1 Vägar

Regeringens bedömning: Strategin för drift och underhåll av det statliga vägnätet innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder. Anvisade resurser bör kunna säkerställa vägnätets beständighet.

Skälen för regeringens bedömning: Det långsiktiga målet för drift- och underhållsåtgärderna är att erbjuda alla trafikanter en god framkomlighet under säkra förhållanden året runt, nu och i framtiden, inom ramen för vad vägens fysiska utformning och bärighet medger och med hänsyn till miljön. Måluppfyllelse mäts genom uppföljning av vägnätets tillstånd, trafikantbetyg och miljöeffekter. Uppföljningen av vägnätets tillstånd sker mot en riksgemensam långsiktig målstandard. Denna målstandard bygger på tre målsättningar.

- Vägnätets beständighet säkras (för att undvika successiva kostnadsökningar av drift och underhåll och för att kunna erbjuda trafikanter bra standard även i framtiden).
- Trafiksäker framkomlighet vid måttliga krav på hastighet och komfort erbjuds trafikanterna på alla vägar (grundläggande framkomlighet).
- Trafiksäker framkomlighet vid högre krav på hastighet och komfort erbjuds trafikanterna på vägar med högre trafik om en samhällsekonomisk kalkyl påvisar tillräcklig lönsamhet.

Underhållsåtgärder som krävs för att höja det aktuella tillståndet till målstandard kallas av Vägverket för eftersläpande underhåll. Det efter-

släpande underhållet har av Vägverket beräknats till 17 miljarder kronor år 2002.

Planeringsramen på 87 miljarder kronor motsvarar en årlig ram på 7 250 miljoner kronor. Den föreslås användas enligt följande:

Belagda vägar	2 710
Grusvägar	370
Bro/tunnel	930
Vägutrustning	970
Vinterdrift	1 720
Färjtrafik	370
Väginformatik	180

Vägverkets bedömning är att årskostnaden för att sköta driften enligt målstandard och för att hålla eftersläpningen på en oförändrad nivå är 7 640 miljoner kronor år 2004. Synergieffekter från bärighetsåtgärder (se avsnitt 4.2) bedöms kunna reducera kostnaderna med 340 miljoner kronor per år. Planeringsramen för drift och underhåll tillsammans med synergieffekterna täcker alltså nästan årskostnaden för år 2004.

Årskostnaden stiger successivt beroende främst på vägnätets ökande omfattning, väganläggningarnas ökade komplexitet, trafikens tillväxt och samhällets ökade krav på tillgänglighet, säkerhet och miljöhänsyn. Kostnadsökningen är uppskattad till ca 100 miljoner kronor per år fram till år 2015.

Effektiviseringspotentialen inom drift och underhåll bedöms till ca 1 % per år i snitt under planperioden, vilket motsvarar ca 72 miljoner kronor per år.

Vägverkets bedömning är att efter 3–4 år kan inte effektiviseringen uppväga kostnadsökningen. Det blir då nödvändigt att antingen sänka målstandarderna eller att tillföra mer pengar till drift och underhåll, t.ex. från investeringar eller tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion.

VTI har på regeringens uppdrag granskat Vägverkets förslag till drift- och underhållsstrategi. VTI konstaterar att det saknas beskrivningar av de överväganden som lett fram till en given målstandard. Det blir på så sätt också omöjligt att avgöra huruvida de åtgärdsnivåer som identifieras är lämpliga eller inte. VTI ser det som ofrånkomligt att mål för vägnätets standard i många fall måste formuleras på grundval av vad som kallats subjektiva mått och med stöd i ingenjörbedömningar. Detta kan dock göras på ett mera genomskådligt sätt så att läsaren kan förstå vad som ligger till grund för de målnivåer som valts.

Enligt det gällande transportpolitiska beslutet skall drift och underhåll finansieras med statliga anslag utifrån en samhällsekonomisk grundsyn. VTI konstaterar att endast för vinterväghållningen har målstandarderna satts utifrån samhällsekonomiska beräkningar. För övriga verksamhetsområden kan Vägverket till viss del ha gjort samhällsekonomiska beräkningar men det förefaller främst ha varit den tilldelade ramen som varit styrande. Det går därför inte att avgöra om detta är den samhällsekonomiskt optimala planen eller om mer/mindre pengar eller en omfördelning mellan olika verksamheter skulle ha gett ett bättre resultat eller om det finns ett eftersläpande underhållsbehov.

När det gäller utvecklingen av kostnaderna för drift och underhåll anser VTI att Vägverket behandlat dessa frågor på ett lämpligt sätt i planförslaget.

Vägverket har i sitt remissvar över VTI:s granskning angett att man delar VTI:s uppfattning att otillräcklig kunskap om sambanden mellan vägåtgärdernas påverkan på vägarnas tillstånd och tillståndets betydelse för effekterna på de transportpolitiska målen är det största problemet. Ett systematiskt, långsiktigt arbete för att åstadkomma förbättringar har påbörjats av Vägverket i samband med långtidsplanarbetet och kommer att fortsätta. Vägverket uppger att de förbättringsförslag som VTI framför i sin rapport är också i linje med detta arbete.

Regeringen anser att strategin för drift och underhåll av det statliga vägnätet innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder. Regeringen har inte funnit skäl att föreslå riksdagen en ökning av planeringsramen för drift och underhåll av statliga vägar. Regeringen grundar sin bedömning på att de ökade driftkostnaderna under planperioden är av samma storleksordning som den effektiviseringsvinst Vägverket kan göra. VTI:s granskning visar dessutom att det finns osäkerheter i det sätt som Vägverket definierat målstandarderna för olika delar av vägnätet. Regeringens bedömning är att med anvisade resurser bör vägnätets beständighet kunna säkras. Regeringen har fastställt strategin och i det sammanhanget framfört att Vägverket skall fortsätta att utveckla kunskapen om samband mellan drift- och underhållsåtgärders påverkan på vägarnas tillstånd och tillståndets betydelse för effekterna på de transportpolitiska målen.

4.1.2 Järnvägar

Regeringens bedömning: Strategin för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder. Anvisade resurser bör kunna säkerställa järnvägsnätets beständighet. Fördelningen av drift- och underhållsmedlen på olika typer av banor bör inte betraktas som låst utan Banverket bör utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt fördela anslagen mellan olika banklasser.

Skälen för regeringens bedömning: Strategin för drift och underhåll utgår från en indelning av järnvägsnätet i åtta banklasser, utifrån antal tåg på banan och godsmängden. Inom varje banklass anges sedan mål för hur mycket funktionsstörningar, tågförseingsminuter och hastighetsnedsättningar som tillåts.

Vägledande i arbetet med att ta fram förslag till åtgärder har varit:

- Målet om en säker trafik.
- Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna skall minst halveras till år 2007 jämfört med år 1996.
- Kvaliteten i järnvägstransportsystemet skall förbättras, tågförseningar på järnvägsnätet skall minska.
- Effektiviteten i underhållet av det statliga järnvägsnätet skall öka. Banans tillstånd skall motiveras av aktuell trafik.

Strategin bygger på följande prioriteringar.

- Åtgärder med syfte att bibehålla säkerheten kommer i första hand.

- Underhåll och högt prioriterade utbyten koncentreras till stråk med hög trafikvolym – höga kundkrav.
- Lågprioriterade stråk underhålls vid behov, vilket kan medföra försämrat tekniskt tillstånd och fler tågförseningar.

För perioden 2004–2015 planeras följande åtgärder:

Avhjälpan och förebyggande underhåll	19 miljarder kronor
Utbyte spår	4,6 miljarder kronor
Utbyte spårväxlar	1,8 miljarder kronor
Utbyte och upprustning broar	1,3 miljarder kronor
Utbyte trummor	0,2 miljarder kronor
Utbyte elanläggningar	3,1 miljarder kronor
Utbyte signalanläggningar	1,8 miljarder kronor
Övriga utbyten	2,8 miljarder kronor

Utöver detta tillkommer driftåtgärder.

Banverket anser att tågförseningar orsakade av infrastrukturen skall minska med 50 % från år 2002 till år 2015 och att detta kräver en större ram för drift och underhåll.

VTI har på regeringens uppdrag granskat Banverkets förslag till drift- och underhållsstrategi. VTI:s bedömning är att Banverkets tekniska kunskap om de anläggningar som skall drivas och underhållas måste bedömas som god, om än inte fullständig. Banverket bedöms ha tillräcklig kunskap om de delar av nätet som är hårt utnyttjade.

VTI anför vidare att Banverkets prioritering av åtgärder verkar vara baserad på en strävan att minska antalet funktionsstörningar och mängden förseningar i de delar av järnvägsnätet som har stora trafikmängder på bekostnad av dem som har små. VTI har dock inte funnit belägg för att denna ambition i praktiken påverkat fördelningen av medel för vidmakthållande mellan de högt och lågt trafikerade delarna av järnvägsnätet. Tillgängligt underlag pekar snarast på att – jämfört med nuvarande ambitionsnivå – en omfördelning sker till förmån för de minst trafikerade banorna.

VTI konstaterar att det av Banverket formulerade målet att mängden infrastrukturrelaterade tågförseningar skall minska med 50 % inte har motiverats och något underlag för bedömningen finns inte tillgängligt. VTI delar bedömningen att Banverket bör fokusera sin verksamhet mot insatser som minskar mängden förseningar. Om detta innebär att just en halvering av de förseningar som förorsakas av infrastrukturen är en lämplig nivå kan VTI varken förkasta eller belägga. Särskilt betänkligt torde det dessutom vara att det finns en betydande osäkerhet om hur stor del av förseningarna som egentligen förorsakas av operatörer respektive infrastrukturrelaterade tågförseningarna under perioden kan minska med 50 % i stället för de 20 % man räknar med att uppnå med den beslutade nivån. VTI har i sin genomgång inte funnit något underlag som understöder denna slutsats. VTI har inte heller funnit något underlag som stöder att sådana behov baseras på samhällsekonomiska resonemang.

Banverkets har i sitt remissvar över VTI:s granskning angett att det med nuvarande kunskap inte är möjligt att samhällsekonomiskt värdera de effekter som uppnås om ramen utökas med ytterligare 8 miljarder kronor. Det finns flera förklaringar till det utökade behovet av drift- och

underhållsmedel än att minska tågförseningarna, bl.a. utökad anläggningsmängd, större trafikvolym samt försämrat tekniskt tillstånd.

Banverket anser att strategin medför en tydlig prioritering av underhåll och utbyten på högtrafikerade banor och en nedprioritering av motsvarande på lågtrafikerade banor. Banverket anser att VTI har gjort analysen med alltför kort tidsperspektiv (1999—2001) och inte tillgodogjort sig allt nödvändigt material när man påstår att strategin redan tillämpas hos Banverket.

Regeringen anser att strategin för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder. Regeringen har fastställt strategin och i det sammanhanget angett att fördelningen av drift- och underhållsmedlen på olika typer av banor skall inte betraktas som låst utan Banverket skall utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt fördela anslagen mellan olika banklasser. Regeringen har inte funnit skäl att föreslå riksdagen en ökning av planeringsramen för drift och underhåll av statliga järnvägar. Med anvisade resurser bör järnvägsnätets beständighet kunna säkras.

4.2 Tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion

Regeringens bedömning: Strategin för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder och en effektiv geografisk fördelning av medlen till Vägverkets regioner.

Följande bör uppnås under planperioden.

- Broar på utpekade näringslivsvägar skall ha bärighetsklass 1 inom åtta år.
- De minsta vägarna skall inom fyra år ha framkomlighet året runt för lätt trafik.
- Bärighetsrestriktioner upphör på cirka två tredjedelar av de utpekade viktiga näringslivsvägar som drabbas i dag.
- Hälften av bärighetsbristerna på äldre viktiga näringslivsvägar utan restriktioner åtgärdas.
- En tredjedel av prioriterad beläggning av grusväg utförs.
- Cirka 10 % av bärighetsbristerna på grund av eftersläpande underhåll åtgärdas (enbart de mest angelägna).

Skälen för regeringens bedömning: Arbetet med en strategi för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion har utgått från en indelning av det statliga vägnätet i tre delar, som gjorts av Vägverket i samråd med näringslivet och andra intressenter. För varje del har ett långsiktigt bärighetsmål definierats.

- Vägar som är utpekade som viktiga vägar för näringslivet av Vägverket, Länsstyrelsen och det lokala näringslivet (nedan kallade näringslivsvägar) (55 000 km) skall ha full bärighet året runt.
- Övriga vägar med trafik högre än 100 fordon per dygn (27 000 km) bör inte ha tillfälliga bärighetsrestriktioner ett normalt år längre än 3 veckor.

- De minsta vägarna (16 000 km) skall ha framkomlighet året runt för lätta fordon och fordon med generella dispenser.

Fördelningen på olika typer av åtgärder framgår av tabellen nedan. Fördelningen syftar till en balans mellan åtgärder som innebär snabb nyttoeffekt på vägar med relativt få användare och åtgärder som innebär varaktig trafikantnytta på vägar med relativt många användare.

<i>Åtgärds-kategorier</i>	<i>Medel (Mkr)</i>
Rekonstruktion på grund av eftersläpande underhåll på viktiga näringslivsvägar	500
Anpassning till upplåten last på viktiga näringslivsvägar utan restriktioner	3 400
BK1 året runt på viktiga näringslivsvägar med restriktioner	10 330
BK1 på broar på viktiga näringslivsvägar	1 100
Framkomlighet året runt för "lätt" trafik på de minsta vägarna	1 000
Beläggning av prioriterade grusvägar	500
Andra bärighetsåtgärder på övriga vägar	0

Med utgångspunkt i prioriteringen i tabellen ovan bör följande uppnås under planperioden.

- Broar på utpekade näringslivsvägar skall ha bärighetsklass 1 inom åtta år.
- De minsta vägarna skall inom fyra år ha framkomlighet året runt för lätt trafik.
- Bärighetsrestriktioner upphör på cirka två tredjedelar av de utpekade viktiga näringslivsvägar som drabbas i dag.
- Hälften av bärighetsbristerna på äldre viktiga näringslivsvägar utan restriktioner åtgärdas.
- En tredjedel av prioriterad beläggning av grusväg utförs.
- Cirka 10 % av bärighetsbristerna på grund av eftersläpande underhåll åtgärdas (enbart de mest angelägna).

Huvuddelen av medlen för tjälsäkring och bärighetsklasshöjning riktas mot glesbygden som finns främst i norra Sveriges inland där det glesa vägnätet medför att alternativa färdvägar är få och tjälrestriktionerna är långvariga. Dessa områden är dessutom mycket beroende av skogsindustrin, vars råvaruförsörjning behöver säkras. En mindre del av medlen har riktats till södra Sverige för att eliminera liknande lokala problem i bl.a. Dalsland, Bergslagen och Småland. Regeringens bedömning är att problem med korta, men frekventa och oregelbundna tjälrestriktioner på södra Sveriges relativt täta vägnät i stor utsträckning bör kunna lösas med en flexibel logistik i stället för genom att hela vägnätet säkras för tunga transporter.

De parametrar som använts i den regionvisa fördelningen av tjälsäkringsmedel är vägregionens totala volym av vägar som ej har full bärighet (dvs. BK2/3 och frekventa restriktioner), vägregionens andel av årligt virkesuttag samt vägregionens väglängd ställd i relation till den totala landarealen.

Regeringen anser att strategin för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion innebär en ur transportpolitiskt perspektiv god avvägning mellan olika typer av åtgärder och en effektiv geografisk fördelning av medlen till Vägverkets regioner. Kvarstående behov efter år 2015 när det gäller tjälsäkring utgörs av ca en tredjedel av de viktiga näringslivsvägarna, vilka i dag har bärighetsrestriktioner. Dessa kommer fortsatt att ha bärighetsrestriktioner under tjällossningsperioden. Kostnaden för att åtgärda dessa vägar har bedömts till ca 7,5 miljarder kronor.

Kartorna på följande sidor redovisar det vägnät som pekats ut som viktigt för näringslivet i de delar av landet där merparten av tjälsäkringsinsatserna kommer att göras. Vägar markerade med rött ingår i det övergripande vägnätet. Vägar markerade med blått är de näringslivsvägar som är prioriterade för tjälsäkringsåtgärder, varav ca två tredjedelar åtgärdas under perioden.

Figur 4.1 Viktiga näringslivsvägar i Norrbotten





