

Landstingsdirektören

2007-04-26

LS 0704-0380

*Handläggare:  
Stefan Persson*

## **Yttrande över Banverkets och Vägverkets förslag till reviderade långsiktiga investeringsplaner för väg och järnväg**

### **Ärendet**

Vägverket och Banverket har till Stockholms läns landsting remitterat förslag till reviderade långsiktiga investeringsplaner för väg och järnväg för perioden 2004–2015. Efter remissbehandlingen ska verken sända förslag till reviderad väghållningsplan och banhållningsplan till regeringen för beslut under hösten 2007.

För den nationella väghållningsplanen avser revideringen investeringar i nationella stamvägar och för den nationella banhållningsplanen investeringar i stomjärnvägar och statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar. Länsplanerna för regional transportinfrastruktur omfattas inte av revideringen.

Landsting, kommuner och trafikhuvudmän ska, enligt Vägverket och Banverket, lämna sina yttranden över planförslagen till den organisation i länet som är ansvarig för länsplan för regional transportinfrastruktur. I Stockholms län innebär det länsstyrelsen. På grund av den korta remisstiden måste yttranden vara länsstyrelsen tillhanda senast i månadsskiftet april/maj. Länsstyrelsen lämnar sedan senast den 18 maj ett samlat yttrande, en remissammanställning samt fullständiga yttranden från kommuner och trafikhuvudmän till Vägverket och Banverket.

Den korta remisstiden medför att ett tjänstemannayttrande från Stockholms läns landsting lämnas till Länsstyrelsen i månadsskiftet april/maj. Landstingets styrelse behandlar ärendet den 22 maj och Regionplane- och trafiknämnden den 24 maj. Landstingsdirektörens förslag och Regionplane- och

### *Bilagor:*

1. Förslag till remissyttrande över Banverkets förslag till reviderad banhållningsplan.
2. Förslag till remissyttrande över Vägverkets förslag till reviderad väghållningsplan.
3. SL:s tjänsteutlåtande
4. SL:s yttrande

trafikkontorets tjänstemannaförslag är likalydande. SL:s styrelse har lämnat eget yttrande, se bilaga.

### **Förslag till beslut**

Landstingsstyrelsen föreslås besluta

*att* avge remissyttrande över Banverkets förslag till reviderad banhållning plan i enlighet med bilaga 1

*att* avge remissyttrande över Vägverkets förslag till reviderad väghållningsplan i enlighet med bilaga 2

### **Förvaltningens synpunkter**

I uppdraget från regeringen anges att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande för Vägverkets och Banverkets prioriteringar av föreslagna åtgärder där hänsyn också tas till hur mycket åtgärderna bidrar till de transportpolitiska målen.

Banverkets prioriteringsgrunder har varit:

1. Pågående objekt.
- 2a. Objekt belägna i stråk med stora resande- och/eller godsmängder och som är nödvändiga för att dagens trafik, samt kända framtida trafikökningar, ska kunna utnyttja järnvägssystemet med en acceptabel transportkvalitet.
- 2b. Åtgärder inom nationella satsningsområden avsedda för att uppfylla transportpolitiska etappmål och för att ha beredskap för oförutsedda mindre marknadsbehov.
3. Övriga objekt som bedöms som angelägna för att utveckla järnvägssystemet.

Banverket konstaterar att det återstående utrymmet efter prioriteringen av pågående objekt är mycket begränsat. Därför har endast objekt inom kriteriet 2a varit möjliga att prioritera.

Även Vägverket har haft utgångspunkten att i första hand färdigställa pågående objekt. En ytterligare utgångspunkt har varit att finansiera hela E20 Norra Länken inom planperioden.

Planeringsramen från regeringen motsvarar den som gavs inför upprättandet av gällande planer 2004, men är uppräknad med KPI. Både Vägverket och Banverket konstaterar att prisutvecklingen i anläggningsbranschen perioden 2004–2007 ligger långt över konsumentprisindex (KPI). Detta är en bidragande orsak till att de gällande planerna inte kan följas. Det finns emel-

lertid flera andra skäl till kostnadsfördyringar. Särskilt Banverket har haft stora kostnadsfördyringar sedan beslutet om investeringsplaner 2004. Banverket menar att planens kostnadskalkyler ibland har byggt på ett osäkert planeringsunderlag och att kostnadsbedömningarna i vissa fall varit väldigt preliminära. Inför denna planrevidering har Banverkets större projekt kostnadsbedömts med så kallad successiv kalkylmetod, vilket ökar säkerheten i kostnadsbedömningarna.

Förslaget till reviderad banhållningsplan innebär att följande objekt som berör Stockholms län inte kan finansieras alls inom planperioden 2004-2015:

- Tvärbana Ost, Slussen–Hammarby sjöstad samt upprustning av Salt-sjöbanan
- Tvärbana Norr, Alvik-Solna
- Ostlänken, Järna-Linköping.

För de båda tvärbanorna finns i nu gällande plan statsbidrag under perioden 2010-2015. För Ostlänken finns medel för en påbörjad utbyggnad mellan Norrköping och Linköping.

Utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Södertälje Hamn – Södertälje C senareläggs från planerad byggstart 2007-2009 i gällande plan till 2012-2015. För bangårdsombyggnader mellan Stockholm och Uppsala minskar den statliga finansieringen från 200 mkr till drygt 60 mkr.

Åtgärdsplan Mälardalen innebär tidigareläggningar för sammantaget 1,4 miljarder och nya åtgärder för 350 miljoner i Stockholm–Mälardalenregionen. Åtgärdsplanen är ett samarbete mellan Banverket, SJ och SL med syftet att minska förseningarna i regionens tågsystem.

Finansieringen av statens delar av Citybanan finns upptagen under planperioden. Banverket har förutom statens finansiering på 9,8 miljarder kronor även räknat med extern finansiering på ca 6,5 miljarder kronor för att kunna genomföra projektet. Den externa finansieringen omfattar dels drygt 4 miljarder från Landstinget och Stockholms stad enligt avtal från 2006, dels ett antagande om bidrag från övriga län i Östra Mellansverige enligt pågående förhandlingar.

I förslaget till reviderad väghållningsplan är E20 Norra Länken finansierad helt inom planperioden. Detta innebär en tidigareläggning eftersom delar av finansieringen ligger efter 2015 i gällande plan.

E18 Hjulsta–Kista har tills nu planerats starta under 2008 med hjälp av förskottade medel från Stockholms stad. I förslaget till reviderad plan skjuts den statliga finansieringen till perioden 2012–2015 och senare.

E4 Förbi Stockholm är i förslaget till reviderad plan fortsatt upptagen med en symbolisk summa i slutet av planperioden.

Detta ärende har beretts i samverkan med Regionplane- och trafikkontoret och SL.

Göran Stiernstedt