© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

AKTUELLA PROJEKT OCH PLANER INOM BANVERKET

Erland Jacobson, Banverket, Borlänge

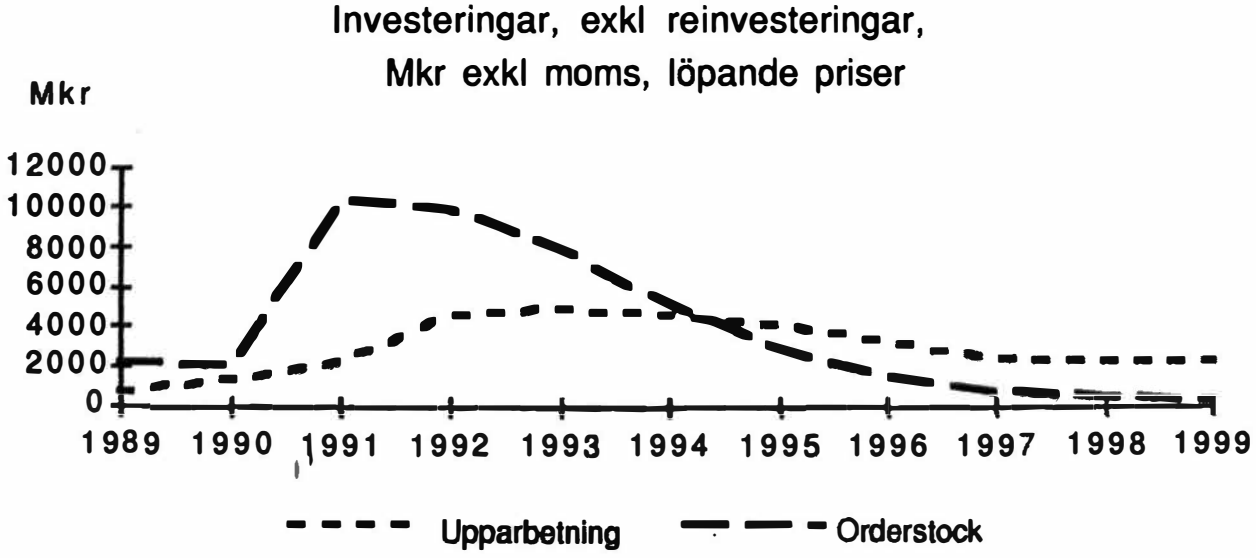
Inledning

Banverkets huvuduppgifter är att främja järnvägens utveckling, att driva och förvalta statens spåranläggningar samt att ha hand om trafiksäkerhetsfrågor för all spårtrafik i landet. I dessa uppgifter ligger planering, projektering och byggande av nya järnvägar samt drift och vidmakthållande av befintliga banor. Det övergripande målet är att inom givna resursramar genomföra de åtgärder inom järnvägssystemet som ger största möjliga samhällsekonomiska nytta.

I bilaga 1 finns Banverkets organisation.

Vid Banverkets tillkomst 1988 var årsvolymen nyinvesteringar ca 600 Mkr. Det fanns i stort sett inga projekteringshandlingar för nyinvesteringar vid detta tillfälle. I det trafikpolitiska beslutet 1988 utlovades 10 miljarder kr för nyinvesteringar under en 10-årsperiod. Banverket och SJ framförde att volymen borde vara betydligt högre, speciellt i periodens början. Glädjande nog har statsmakterna under de senaste åren beslutat om stora nysatsningar som innebär att volymen nu ligger väsentligt över 10-miljardersnivån.

Investeringsvolymen har ökat kraftigt sedan 1988. För 1993 är nyinvesteringsvolymen drygt 4,5 Mkr. Den kraftiga volymökningen under 1991-1992 visas i diagrammet nedan, där besluten om satsningar fram till januari 1993 utrycks som en "orderstock" och hur denna, med dagens förutsättningar för finansiering, arbetas av under de kommande åren.



© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Nya förutsättningar har genom de särskilda investeringsmedlen skapats för att främst påskynda redan planerade investeringar. Lågkonjunkturen har också medfört att paket tillkommit med en mera renodlat kortsiktig sysselsättningsinriktning och självklart krav på snabb igångsättning.

Genom de olika regeringspaketen för infrastruktur och med deras olika inriktning har det blivit viktigt att hela tiden ha en aktuell projektreserv. Banverket började därför under 1991 att inventera möjliga tidigareläggningsobjekt för att främja sysselsättning och tillväxt och som inte ryms inom nuvarande ekonomiska ramar. Inventeringen har sedan justerats successivt med hänsyn till ändrade förutsättningar. Den för dagen, i januari 1993, gällande förteckningen omfattar objekt för drygt 5 miljarder kr som bedöms kunna starta inom ett år.

Inventeringen omfattar allt från objekt av rendodlad underhållskaraktär till byggande av helt nya bansträckningar och har skett utifrån bl a förutsättningarna att insatserna inriktas på de större funktionella stråken, att tidig byggstart skall vara möjlig och att insatserna skall ge god extern sysselsättningseffekt.

Långtidsplaneringen

Som antytts ovan upprättar Banverket långtidsplaner utifrån övergripande nationella behov och omfattar de ombyggnader som avser stomnätet. Utgångspunkten för planeringen är de mål och riktlinjer som lagts fast i det trafikpolitiska beslutet. Inriktningen är att säkerställa en allsidig bedömning och en samhällsekonomiskt grundad prioritering av objekten. Vid prioritering och val av teknisk standard är strävan att välja den åtgärd som ger en tillfredsställande transportlösning till lägsta kostnad.

Nuvarande långtidsplan, Stomplanen, för perioden 1991-2000 är baserad på en ram på 1100 Mkr per år i prisnivå 1990-01. Med hänsyn till de stora föreliggande behoven samt de önskemål som finns på satsning på väsentligt förbättrade järnvägar har Banverket även upprättat en plan, Projekteringsplanen, på drygt 2000 Mkr per år. Inom Banverket, liksom inom övriga trafikverk, pågår nu arbetet med nästa långtidsplan.

Banverket har under 1992 fått regeringens uppdrag att utarbeta ett underlag som redovisar förslag till olika investeringsinriktningar för stomjärnvägarna under perioden 1994-2003. Av detta skall framgå hur infrastrukturen och transport-systemen som helhet påverkas av en föreslagen investeringsinriktning. I en konsekvensbeskrivning skall de avvägningar mellan olika trafikpolitiska delmål, som förslagen innebär, framgå.

Banverket har under januari 1993 redovisat tre alternativa inriktningar för en planeringsnivå om 40 miljarder kr, nämligen Regional balans, Tillgänglighet/miljö och Koncentration. Var och en av dessa inriktningar innehåller investeringar för totalt 32,5 miljarder kr. Därutöver finns ett utrymme för storprojekt på 8,5 miljarder kr. Dessutom redovisas enligt uppdraget en inriktning för en planeringsnivå om 20 miljarder kr för perioden. Särskild redovisning görs av ett antal storprojekt som Nordlänken Göteborg-Oslo, Götalandsbanan, Botniabanan och Riksbangård Syd. I samtliga inriktningar föutsätts att Öresundsbron, Arlandabanan och Nynäsbanans dubbelspår genomförs under planperioden utan finansiell medverkan av Banverket.

En sammanställning av investeringsbeloppen i de olika inriktningarna visas i bilaga 2.

Genomförda samhällsekonomiska bedömningar visar att inriktningen Koncentration

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

inom planeringsnivån 40 miljarder kr och 20 miljarder kr-alternativet ger den totalt sett bästa samhällsekonomiska lönsamheten.

Enligt Banverkets mening bör därför inriktningen Koncentration läggas till grund för den fortsatta stomnätsplaneringen. För att uppväga vissa brister i uppfyllandet av de trafikpolitiska delmålen Effektivitet, Tillgänglighet och Regional balans bör dock den förordade inriktningen kompletteras med den i övriga inriktningar ingående utbyggnaden av Ostkustbanan samt med satsningar för godstrafiken för att erhålla ett sammanhängande godsstråk från Luleå till södra Sverige med Riksbangård Syd i Skåne. En sådan inriktning bedöms bidra till att skapa goda förutsättningar för ekonomisk tillväxt och välfärdsutveckling. Kvarvarande utrymme för storprojekt inom planeringsnivån 40 miljarder kr bör i första hand utnyttjas för utbyggnad av Nordlänken.

Riksdagens beslut om inriktningen av investeringsplaneringen kommer att ligga till grund för Banverkets förslag till ny stomnätsplan för åren 1994-2003. Förslaget till ny plan kommer att sändas på remiss till bl a länsstyrelserna och efter eventuella justeringar överlämnas till regeringen omkring årsskiftet 1993/94.

Inriktningen Koncentration

Av tidsskäl presenteras här endast den av Banverket förordade inriktningen Koncentration. Denna innebär en koncentration av insatser för persontrafiken till triangeln Stockholm-Göteborg-Malmö, där framtida trafikering med höghastighetståg eftersträvas. För godstrafiken sker upprustning för att medge snabba transporter med hög regularitet i triangeln Hallsberg-Göteborg-Malmö och av Godsstråket genom Bergslagen.

Västra Stambanan anpassas till 250 km/h på de avsnitt där planstandarden så medger. Upprustning sker så att 120 km/h vid axellaster på 22,5 ton kan tillåtas på delen Hallsberg-Göteborg. Ny sträckning byggs på delen Göteborg-Alingsås och vid Finnerödja. Klaffbron i Södertälje byts ut. Om vid vidare analys storprojektet Götalandsbanan skulle visa att det är fördelaktigast att i stället låta höghastighetstågen mellan Stockholm och Göteborg gå via Jönköping, kvarstår endast godstågssatsningen och brobytet i koncentrationsinriktningen.

Södra Stambanan anpassas för högre hastigheter genom utbyggnad av nya linjer Järna-Norrköping-Gistad via Nyköping. Detta innebär betydande linjeförkortningar. På delen Sya-Gripenberg byggs en ny enkelspårsbana för persontrafik. Ombyggnad sker vid Eslöv och Lammhults mosse och utbyggnad av ett tredje spår mellan Lund och Arlöv. Avsnittet Mjölby-Malmö rustas för att klara 120 km/h vid axellast 22,5 ton.

Alternativt kan utbyggnaden Järna-Nyköping-Norrköping begränsas till ett nytt enkelspår att användas i samspel med det befintliga men kurviga enkelspåret. Härigenom frigörs medel för att i stället hastighetsanpassa delar av banan mellan främst Nässjö och Hässleholm till 250 km/h. Därmed blir det möjligt att utnyttja tåg för denna hastighet på hela sträckan Stockholm-Malmö-Köpenhamn.

Västkustbanan byggs ut till dubbelspårsstandard även på delarna Förslöv-Ängelholm och Helsingborg-Kävlinge-Lund och i en sådan standard att den medger 250 km/h resp 120 km/h vid 22,5 ton. Utbyggnaden för godstrafiken sker via Åstorp-Eslöv/Arlöv.

Ny fjärrstyrningscentral byggs i Göteborg, där även kapacitetsutbyggnad sker av Göteborgs C, liksom en ny Marieholmsbro.

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

På stambanorna genom Norrland byts ett antal större broar med mindre linjeomläggningar i anslutning till brobytena. I övrigt utförs i huvudsak kapacitetshöjande åtgärder.

Godsstråket genom Bergslagen upprustas för att medge 120 km/h vid 22,5 ton och högre kapacitet för godstrafiken. Denna upprustning är också till gagn för Bergslagstågkonceptet.

För mera ingående information om förutsättningarna för långtidsplaneringen och de olika inriktningarna hänvisas till Banverkets rapport 1993-01-15 till regeringen.

Finansiering av nyinvesteringarna

Till övervägande del har nyinvesteringarna hittills finansierats med anslag. De sk SL-investeringama inom Stockholmsområdet och Grödingebanan är i huvudsak lånefinansierade liksom investeringar i eldriftsanläggningar. I ett antal större nyinvesteringsprojekt ingår även bidrag från externa intressenter.

I årets budgetproposition har regeringen förklarat att förslag till ny anslagskonstruktion med nya finansieringsformer av investeringar i infrastrukturen skall föreläggas riksdagen under våren. Därmed torde förutsättningar skapas för en höjning av investeringsnivån.

Något om de större nysatsningarna

I det följande redovisas några av de större nybyggnadsprojekten som "är på gång". I bilaga 3 finns en förteckning av pågående objekt och planerade byggstarter under 1993. I bilaga 4 finns kartbilder och exemplifiering av större objekt på några av de funktionella stråken.

Västra Stambanan

Snabbtågsanpassningen av banan blev klar för trafik under 1992. De stora arbetena under 1993 och närmast kommande år är den nya Grödingebanan, totalkostnad ca 2900 Mkr samt ställverks- och bangårdsombyggnader i Herrjunga, Falköping, Skövde och Hallsberg.

Södra Stambanan, se även bilaga 4a

Snabbtågsanpassningen av Södra Stambanan kostar ca 2600 Mkr och innebär att restiden mellan Stockholm och Malmö minskas med 2 timmar. Delen Stockholm-Linköping blir klar för trafik under 1993 och anpassningen i sin helhet under 1996. Åtgärderna omfattar bl a att ca 220 st plankorsningar byggs bort att, hela signalsystemet byggs om, fjärrblockering kompletteras, ett större antal förbigångsstationer - där de snabba tågen kan passera långsammare tåg- byggs, över 400 km spår byts, kontaktledningssystemet ses över och att ett antal kurvor justeras.

Västkustbanan, se även bilaga 4b

I långtidsplaneringen ingår att bygga ut Västkustbanan till dubbelspårsstandard på hela sträckan mellan Göteborg och Malmö. Ett antal partiella byggen är redan genomförda. Totala kostnaden ligger i storleksordningen 4800 Mkr.

Genom regeringens beslut 1991 gavs Banverket möjligheter att tidigarelägga byggandet av tunnel genom Hallandsås. Beslutet innebär också att tunneln nu kan utföras med en högre ambitionsnivå nämligen som dubbelspår. I Stomnätsplanen

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

fanns endast ekonomiskt utrymme för tunnel i enkelspårsutförande.

När det gäller Västkustbanan i övrigt pågår etappen Hamra-Breås. Etapperna Kungsbacka-Fjärås, Tångaberg-Varberg och Heberg-Öringe, är finansierade med särskilda anslagsmedel, men får inte byggstarta förrän överenskommelse har träffats med regionala intressenter om medfinansiering. Ny förhandlingsman är nu utsedd av regeringen och Banverket räknar med att de tre etapperna skall kunna komma i gång under 1993. Nämda tre objekt är kostnadsberäknade till ca 530 Mkr.

Svealandsbanan och Mälarbanan, se även bilaga 4c

Svealandsbanan söder om Mälaren omfattar nybyggnad och i viss mån upprustning av den ca 116 km långa järnvägen mellan Södertälje Syd och Valskog. Projektet kostar ca 2300 Mkr.

På grund av nya banutredningar om alternativa sträckningar har byggstarten försenats. Under 1993 räknar Banverket med att ca 450 Mkr upparbetas genom att objekt startar främst på delen Södertälje-Nykvarn.

Mälarbanan, norr om Mälaren, byggs om för ca 4500 Mkr i sträckningen Kungsängen-Örebro. På Banverkets etapper pågår bygget av nytt dubbelspår Västerås-Kolbäck och triangelspår vid Kolbäck. Under 1993 kommer ytterligare etapper i gång med totalkostnad på ca 350 Mkr.

MIAB, Mälarbanans Intressenter AB, som bygger ett antal etapper på Mälarbanan, har under 1992 startat byggandet av bro vid Ekolsund och bedöms komma i gång med ytterligare etapper under 1993.

Ostkustbanan, se även bilaga 4d

Utbyggnaderna på Ostkustbanan syftar till att restiden Stockholm-Uppsala skall minskas till 3 timmar med snabbtåg. Projektet är kostnadsberäknat till ca 2800 Mkr.

Ett antal partiella dubbelspårsbyggen pågår mellan Gävle och Uppsala. Under 1992 har också några objekt startat norr om Gävle. Under förutsättning av att finansieringen kan ordnas, räknar Banverket med att ett nytt stort objekt, ny linjesträckning Söderhamn-Enånger för ca 900 Mkr, skall kunna starta under 1993.

Fyrspårsutbyggnaden Ulriksdal-Rosersberg, redovisas under nästa rubrik.

Arlandabanan

Fyrspåret Ulriksdal-Rosersberg, som startade under 1991, beräknas kosta ca 1900 Mkr. För närvarande är drygt 30 entreprenader upphandlade och igångsatta.

Bukten Rosersberg-Arlanda-Knivsta kan indelas i följande tre delar

- Nytt dubbelspår Rosersberg-Arlanda, från avgreningspunkten fram till flygplatsområdet
- Arlanda station
- Nytt dubbelspår Arlanda-Knivsta, från flygplatsområdet till anslutningen till befintlig bana

På den södra delen, Rosersberg-Arlanda, pågår detaljprojektering och arkeologiska utredningar. På den norra delen, Arlanda-Knivsta, pågår systemhandlingsprojektering och arkeologiska utredningar.

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Förutsättningarna för utbyggnaden av Bukten påverkas av den pågående processen med privatfinansiering av delar av Arlandabanan.

Banorna genom Norrland

På Malmbanan pågår upprustningen, främst inriktad på spårbyten, av banan till 25 tons axellast på sträckan Kiruna-Luleå.

På Stambanan genom övre Norrland pågår ett antal större broobjekt, Kusfors, Vindelälven och Öre älv, för totalt ca 360 Mkr. Banverket har som ett tidigare-läggningsobjekt föreslagit fortsatt utbyggnad vid Öre älv med en linjerätning, innebärande nytt spår i tunnel, för ca 260 Mkr. Sistnämda objekt kan dock inte påbörjas förrän finansieringen är ordnad.

Storstäderna

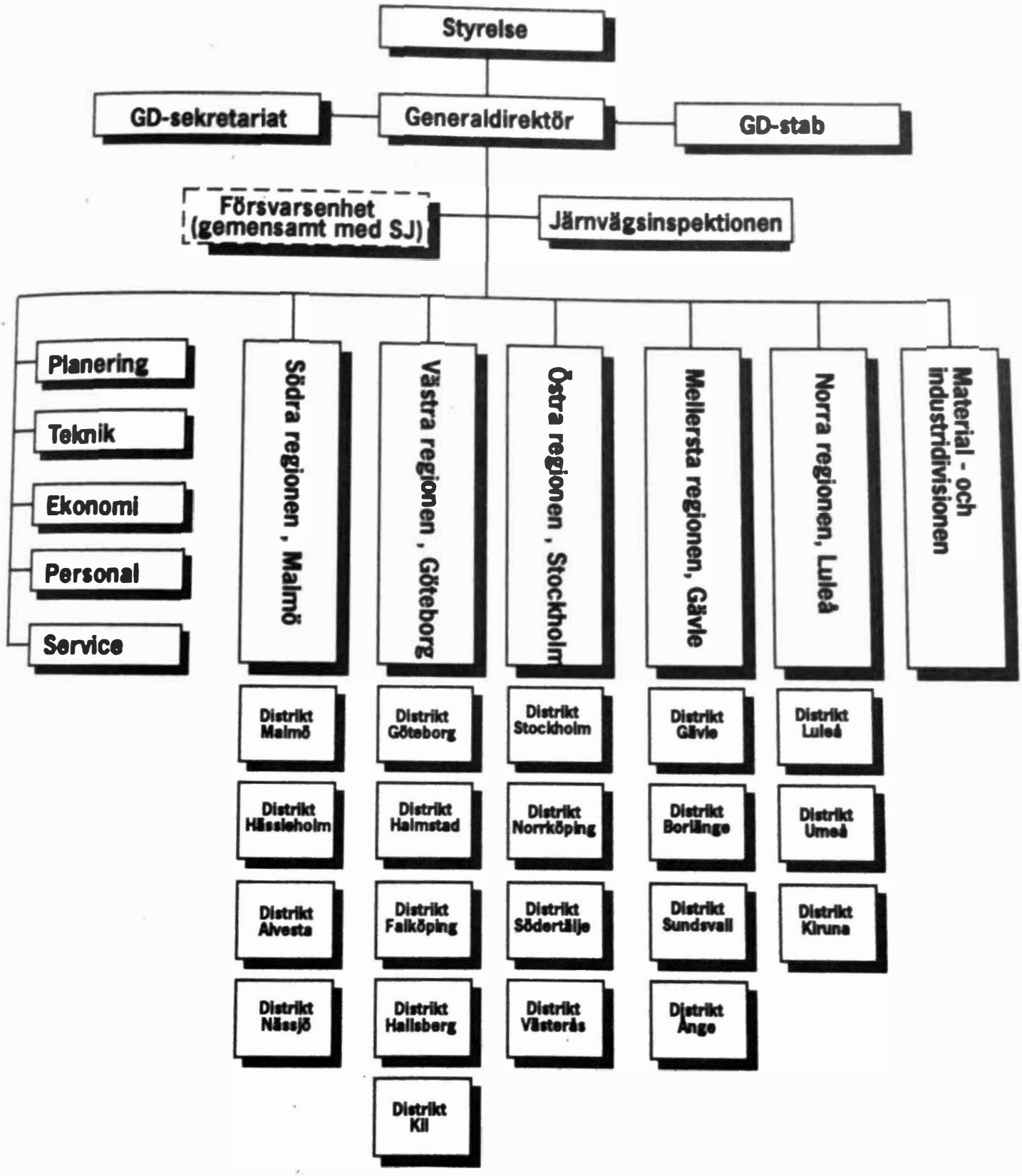
I Stockholm finns problemen med den sk Getingmidjan. Banverket har stoppat projektet, dvs utbyggnaden av spårkapaciteten mellan Stockholm Central och Årsta. Skälet härtill är pågående prövning enligt naturresurslagen tillsammans med resten av Dennispaketet. Under denna period har kommunen aviserat att man inte är beredd att arbeta vidare med detaljplanen för det tredje spåret. Banverket bedömer att byggnadsarbetena kan starta igen tidigast vid årsskiftet 1994/95 och vara färdiga vid halvårsskiftet 1998, dvs med ca två års försening.

Under januari 1993 har regeringen beslutat anslå medel för utbyggnad av dubbelspår Alvsjö-Västerhaninge, på Nynäsbanan, för ca 1000 Mkr. Arbetena bedöms kunna starta under våren.

Vid samma tillfälle beslöt regeringen också att anslå medel för upprustning och elektrifiering av Ystadbanan, mellan Malmö och Ystad, ett objekt på totalt ca 380 Mkr.

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Banverkets organisation



© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Investeringsplanering 1994-2003: INRIKTNINGAR

1993-01-11

	INRIKTNING:					
Stråk	Grund-ansats	20 Mdr	Regional balans	Koncen-tration	Miljö/ Tillgäng.	Annan Finans
Västra Stambanan	400	50	150	2500	400	250
Södra Stambanan	1000			8500	1650	0-200
Västkustbanan	4050	2250		2550	2550	0-300
Kust-till-Kust banan	300		500		350	
Ostkustbanan	700	2200	3200	50	2250	150
Dalabanan	250		950		550	
Stambanan ÖN	800		3800	600	2350	
Norra stambanan	850		2150	50	850	
Godsstråket gm Bergs.	700	300	800	800	800	
Bergslagsbanan	150		950		700	
Norge/Vänerbanan	50		650	50	450	
Värmlandsbanan	100		350		350	
Helsing-Kristianstad.	50				150	
Falköping-Nässjö	0				100	
Älvsborgsbanan	100				50	
Mälarbanan	1450				100	3100
Svealandsbanan	650				150	1250
Sala-Etuna-Oxelösund	0				150	
Nynäsbanan	0					700
Storlien.-Sundsvall	200		1300		50	
Malmbanan	0		700		100	
Stockholm	1400				50	
Göteborg	0		300	600	350	
Rangerbangårdar	350			100		
Övrig bangårdar	250		200	50	200	
Tågradio	150		400	400	400	
Miljö/säkerhet mm	1050	200	100	250	1400	
Delsumma:	15000	5000	16500	16500	16500	
Utrymme för storprojekt			8500	8500	8500	6000-13000
Totalt	15000	5000	25000	25000	25000	11450-19000

1993 PÅGÅENDE STÖRRE PROJEKT :

Bana	Benämning	ca kostnad Mkr	Färdigt år
Sthlm	SL -paketet	2 500	1993/94
VS/SS	Grödingebanan	2 900	1994/95
Sthlm	Getingmidjan	1 550	Stoppat
SödraS	Katrineholm-Linköping	225	1993
	Linköping-Mjölby	175	1994
	Mjölby-Nässjö-Alvesta-Hässleholm-Malmö	1 270	1995/96
	Katrineholm-Mjölby-Malmö, spårbyten m m	930	1996
Nyköp.b	Järna-Nyköping-Åby, spårbyte m m	45	1993
VKB	Hallandsåsen, dubbelspårstunnel	1 250	1996
	Hamra-Breås, nytt dubbelspår	375	1993
OKB	Arlandabanan, 4-spår gm Väsby, Sollentuna	1 900	1996
	Uppsala-Tierp, uppgr för snabbtåg + dsp	450	1995
	Hilleby-Ljusne, X2 anpassning	50	1994
Dalab	Fjb Siljansbanan	55	1994
K-t-K	Fjb Göteborg-Borås	80	1993
Mälarb.	Västerås-Kolbäck	375	1993
	Triangelspår Kolbäck	100	1994
Öv Norrland	Broar Kusfors, Öre älv, Vindelälven, Önskeån	360	1994
	Spårbyte, trespårsstationer, m m	210	1993/94
Länsbanan	Storuman-Hällnäs, spårbyte m m	60	1993

BANVERKET
Planeringsavdelningen

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

1993 STÖRRE NYSTARTER :

Bana	Benämning	ca kostnad Mkr	Färdigt år
Svealandsb	Södertälje-Nykvarn-Läggesta	450	1995/96
Mälarb.	Kolbäck-Arboga, Bålsta, Västerås	350	1995
Västra S	Skövde resecentrum	BV 3	1993/94
	Hallsbergs pbg och resecentrum	BV 18	1993
	Herrljunga, ställverk m m	45	1993
	Göteborg-Alingsås, bergförstärkning	15	1993
Norge/Vänern	Byälven, brobyte	35	1994
	Åmål-Kil, kontaktledningsuppr.	25	1994
OKB	Storvreta-Vattholma, dsp	150	1995
	Tierp-Gävle, part dsp och omläggn	110	1995
	Iggesund-Hudiksvall, linjeomläggning	110	1994
Godsstråket	Bro Dalälven vid Krylbo	40	1995
Bergslagsb.	Ludvika-Grängesberg, spårbyte m m	35	1993
Norra Stamb.	Ramsjö, spårbyten	55	1993
Övr Norrland	Boden-Luleå, spårbyte m m	30	1994
Ystadb.	Elektrifiering och spårupprustning	450	1996
Nynäsb.	Dubbelspår Älvsjö-Västerhaninge	1000	1996/97
VKB	Heberg-Öringe, kompl till dsp	125	Regeringsbeslut avvaktas
	Tångaberg-Varberg och Kungsbacka-Fjärås	425	Dito

BANVERKET
Planeringsavdelningen

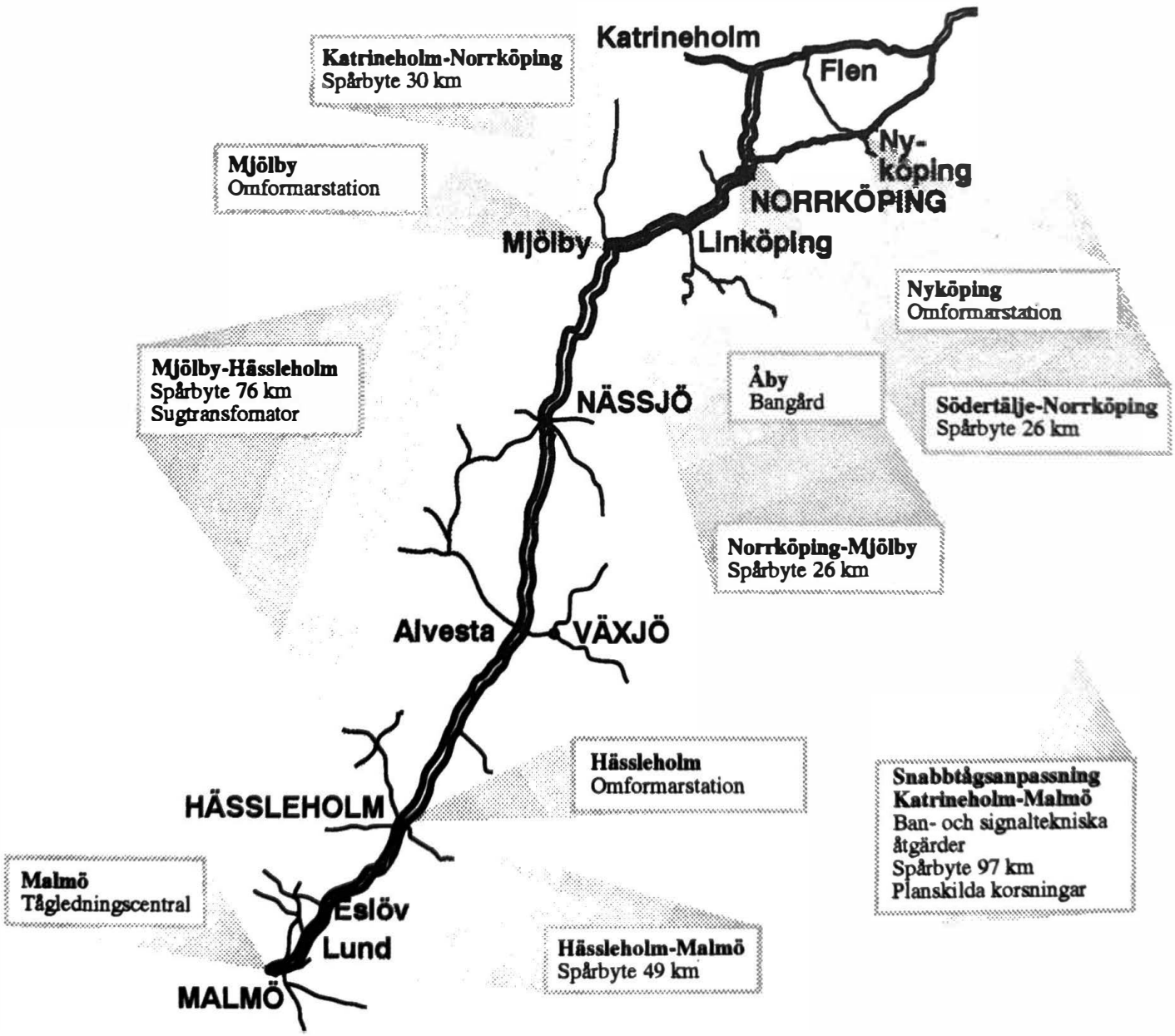
© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Södra Stambanan

Katrineholm - Norrköping - Mjölby - Nässjö - Alvesta - Hässleholm - Malmö
inkl Södertälje - Nyköping - Norrköping

Anläggningskostnad 2 600 Mkr
Spårbyte 418 km
20 st mötes-/förbigångsstationer
220 st plankorsningar byggs bort eller stängs

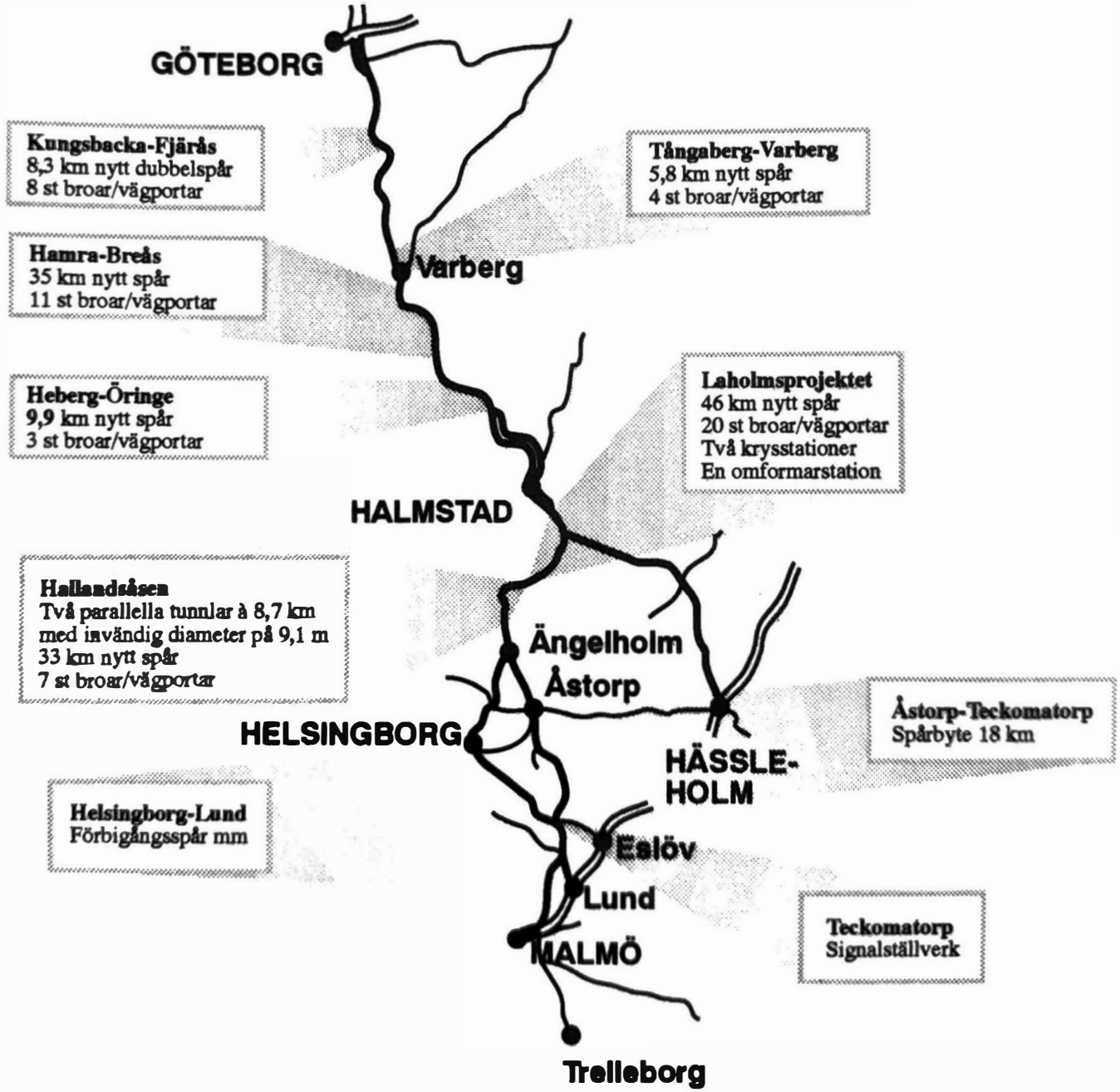


© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Västkustbanan

Göteborg - Halmstad - Ängelholm - Helsingborg - Lund - Malmö inkl Halmstad - Markaryd - Hässleholm och Ängelholm - Åstorp - Teckomatorp - Kävlinge - Arlöv - Malmö - Trelleborg, Teckomatorp - Eslöv

Anläggningskostnad 4 500 Mkr



© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Mälardalen

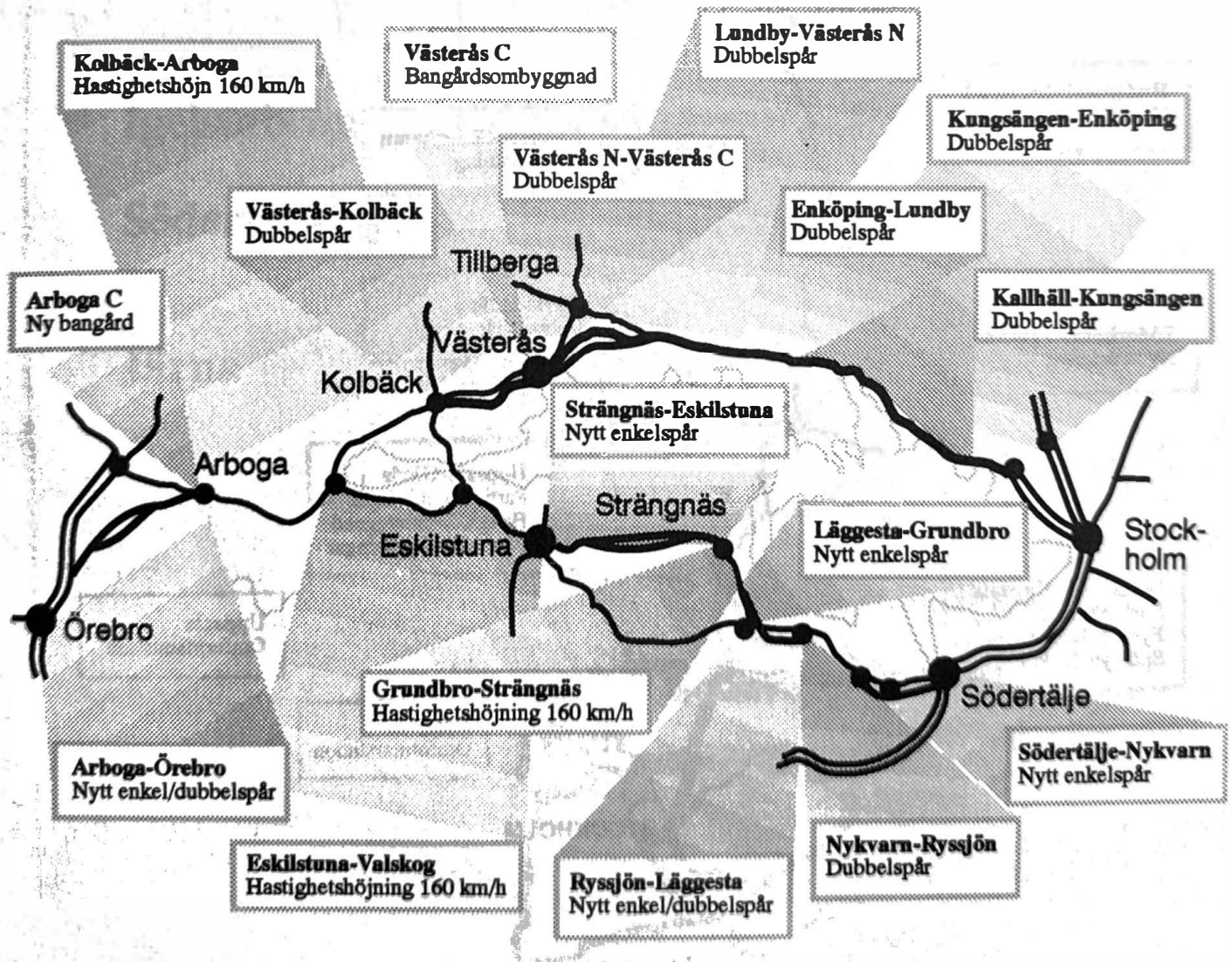
Stockholm - Västerås - Arboga - Örebro (Mälarbanan) Södertälje - Eskilstuna - Valskog (Svealandsbanan) och Västerås - Eskilstuna

Mälarbanan

Anläggningskostnad 4 500 Mkr
155 km nytt spår
35 km spårupprustning
81 st broar/vägportar

Svealandsbanan

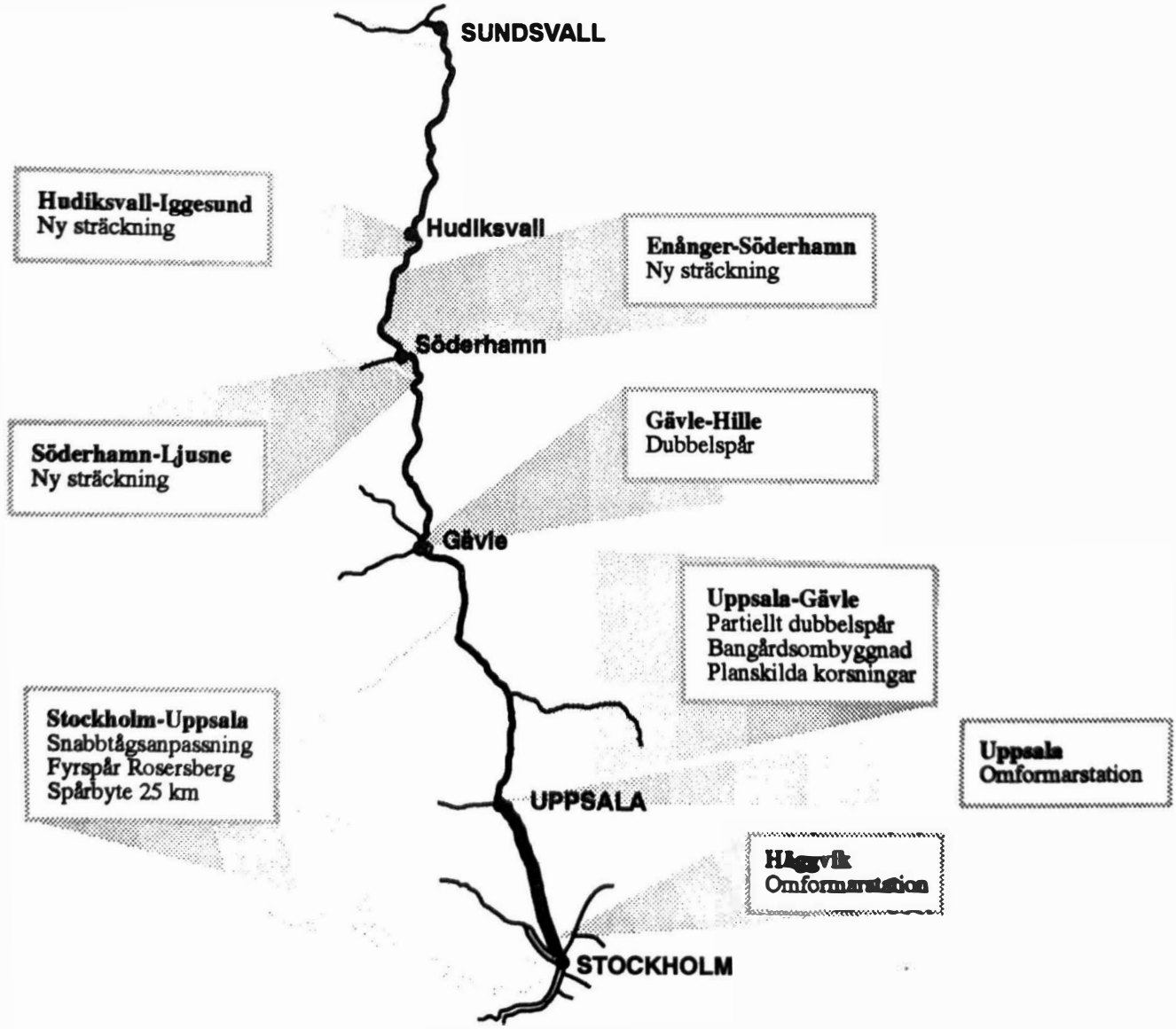
Anläggningskostnad 2 290 Mkr
Nybyggnad och upprustning av tot 116 km
6 st bergtunnlar
45 st broar/vägportar



© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Ostkustbanan
Stockholm - Uppsala - Gävle - Sundsvall

Anläggningskostnad 4 700 Mkr
Nya spår 99 km, varav 27 km dubbelspår
3 st tunnlar, varav en 4 km lång
80 st broar/vägportar



© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

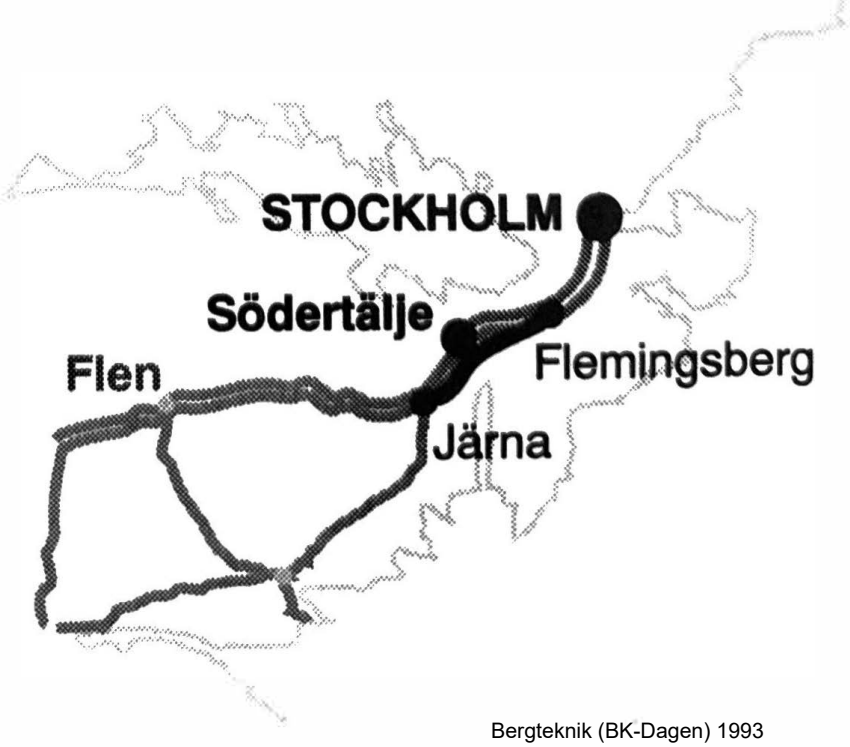
Grödingebanan

Flemingsberg - Järna

Anläggningskostnad 2 919 Mkr
60 km nytt spår
11 st tunnlar
38 st broar/vägportar
Bro över Igelstaviken 2 km lång
Broar Nyköpingsvägen 3 st à 350 m

Flemingsberg

Igelstabron

Södertälje syd — **anslutning till Svealandsbanan**

Järna