© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

UTVECKLINGEN AV VÄGINFRASTRUKTUREN UNDER 90-TALET. PLANER OCH PROJEKT

Lars Örnfelt, Vägverket, Borlänge

Inledning

Ett antal faktorer har medverkat till att 90-talet kallas infrastrukturens årtionde.

- Insikten om sambanden mellan ekonomisk tillväxt och transportinfrastrukturen har ökat.
- De senaste årtiondenas försummelse att inte investera i infrastrukturen.
- Investeringarna i infrastrukturen inom transportsektorn har sjunkit från en nivå på ca 2% av BNP på 60-talet till en nivå på ca 0,5% under slutet av 80-talet. Under samma period har investeringarna i transportmedlen ökat i motsvarande takt vilket lett till kapitalförstöring och allt sämre förhållanden för vägtrafiken.

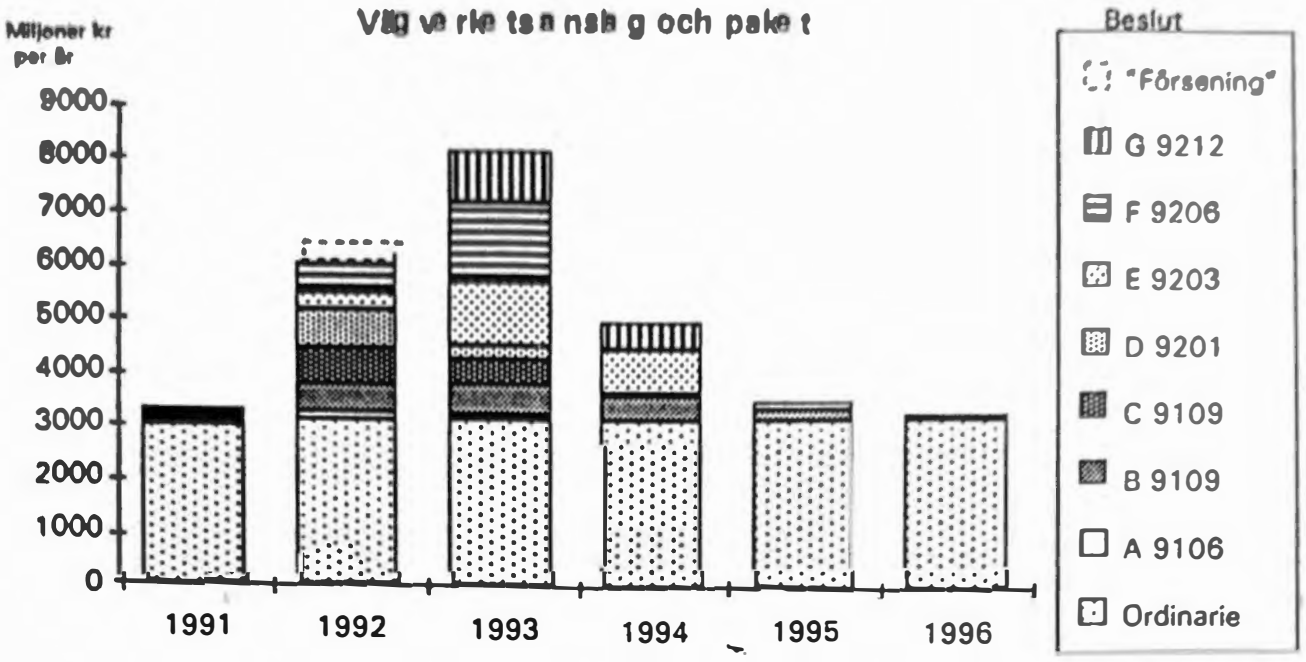
Det ökade internationella beroendet och framväxten av en gemensam Europeisk marknad ställer stora krav på infrastrukturen för att klara avståndshandikappet till kontinenten.

Satsningar för tillväxt

Regeringen har i flera propositioner under början av 90-talet utlovat ökade satsningar på tillväxtinriktade infrastruktursatsningar tillsammans i storleksordningen 1,5% av BNP vilket innebär en tredubbling jämfört med senaste åren på 80-talet.

Samtidigt har lågkonjunkturen drabbat oss med allt större arbetslöshet. Detta har lett till flera "sysselsättningspaket" inom infrastrukturens område.

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare



Vägverkets "omsättning" har ökat kraftigt under senare år.

Under våren lägger regeringen en proposition kring utbyggnaden av infrastrukturen för resten av 90-talet och början av 2000-talet. Investeringsramarna för perioden 1994-2003 kommer att läggas fast av riksdagen i vår.

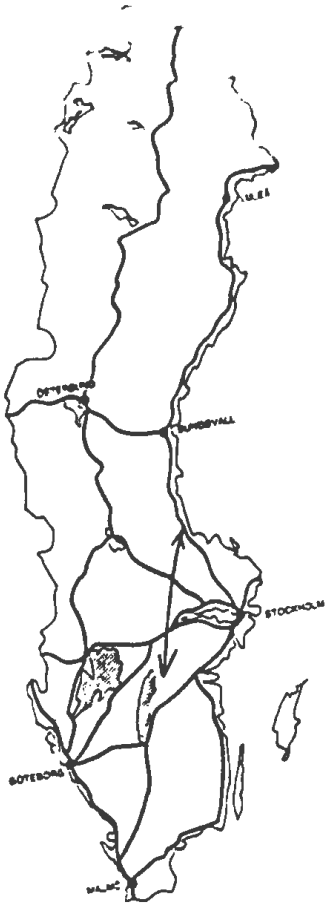
Vägverket har stora förhoppningar på att regeringen skall avisera ett nytt finansieringssystem som skapar möjligheter för att tillgodose behoven av investeringarna som vi redovisat.

Planeringen av infrastrukturen

Investeringsprogram för infrastrukturen sker i rullande 10-årsplaner som revideras vart 6:e år. Vägverkets inriktningsförslag för perioden 1994-2003 innebär investeringar i de gemensamma vägarna och på att förbättra standarden på det lågtrafikerade vägnätet.

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Det gemensamma vägnätet



Inriktningen betonar att väghållningen måste utvecklas så att transportsystemet stärker den svenska produktionsutvecklingen och att vägnätet utvecklas i en riktning som främjar miljön och hushållningen med naturresurser. Nya vägar måste utformas i harmoni med natur- och kulturlandskapet. Vidare framhåller inriktningen vikten av att erbjuda ett tillfredsställande och trafiksäkert vägnät i hela Sverige.

Av intresse i detta sammanhang kan vara att nämna några större projekt som Vägverket tidigare fört fram som angelägna och som troligen kommer att återfinnas i framtida utbyggnadsplaner.

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Väg	Sträcka	Mkr
E4	Förbi Värnamo	300
E4	Svåm - Mjölby	900
E4	Förbi Norrköpin g	800
E4	Gammel q a - Nyköpin g	300
E4	6 Pält s Stockholm	600
E4	6 Pält n Stockholm	570
E4	Norr och Söder Gävl e	650
E4	Enång q - Hudiksvall	700
E4	Bro öv q Ångermanälven (Veda)	2100
E4	Delar i Västerbotten och Norrbotten	250
E6	Fastarp - Heberg	1000
E6	Lundbytunneln (Göteborg)	700
E6	Ljungskile - Torp	2000
E20	Floda - Hästeryd	200
E20	Eskilstuna - Arphus	400
E20	Läggesta - Nykvarn - Härad	730
E18	Arboga - Köping	375
E18	Bodalen - Linnebäck	40
E22	Lund - Gårdstånga	150
E22	Förbi Sölvesborg (forts)	180
Rv 41	Berghem - Kinna	320

Storstäderna

Förutom satsningen på det gemensamma vägnätet planeras även utbyggnad av trafiksystem i våra tre storstäder Stockholm, Göteborg och Malmö. Kostnaden för dessa investeringar kan grovt skattas till drygt 50 miljarder kronor. I detta sammanhang planeras flera stora tunnelprojekt av aldrig skådat slag i Sverige.

Tunnlar är sparsamt förekommande längs våra vägar idag.

© 1993 Svenska Bergteknikföreningen och författare

Förteckning över vägtunnlar i Sverige

Län	Knr	Namn	Vägnr	Längd
AB		Söderleden		1550
AB		Klaratunneln		878
AB		Fredhäll	E4	200
AB		Norra länken	E4	235
AB		Norra länken	E4	78
B	1079	Muskötunneln	225	2960
K		Hinseleden, Karlshamn	5302	88
N	638	Åskloster	E6	265
O	581	Tingstadstunneln	E6	454
O	987	Sörvik	E6	220
	969			
O		Kärra	E6	375
O	924	Gnistängstunneln	159	712
O	860	Gårdsten	159	235
O	649	Stenungsön	160	120
O	702	Vindö	160	470
O		Nösund	740	70
P	761	Jeriko	E20	110
Z	729	Stadsberg, Krångede	87	153

I de planer för utbyggnader i Stockholm och Göteborg som tidigare nämnts finns ett stort antal kopmplicerade och längre tunnelprojekt. Förslaget till utbyggnad av Yttre tvärleden i Stockholm innehåller tunnellösningar för Västerleden på 5,8 alt 6,8 km i de olika alternativen vid passagen av Kungshatt och Lovön.

Planerna för Ringen runt Stockholm innehåller planerade tunnellösningar för Södra länken på 3,8 km, Österleden på 4 km, Gärdet på 1,5 km och Norra länken på 2,5 km.

I Göteborg planeras också flera stora tunnelprojekt med bl a Götatunneln och Lundbytunneln samt för E6:s nya dragning förbi Göteborg.

Nya tunnelalternativ

Möjligheter att använda tunnellösningar diskuteras i allt större utsträckning för att bl a klara känsliga miljö- och naturvärden i stadsmiljön och på landsbygden. I takt med att tekniken utvecklas för tunneldrivning och tunnelutbyggnad och kostnaden minskar ökar självklart tunnellösningarnas konkurrenskraft. I samband med diskussioner om att ersätta färjeförbindelser med fasta förbindelser är tunnellösningar ibland intressanta för att minska Vägverkets driftkostnader för färjeförbindelser.