

Den goda resan

Nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015



Sammanfattning



FAKTA OM VÄGAR OCH TRAFIK

De svenska vägarna

Det allmänna vägnätet i Sverige består av omkring 138 000 km vägar, varav 98 000 km är statliga vägar och 40 000 km kommunala gator och vägar.

Det statliga vägnätet på 98 000 km omfattar:

- 8 000 km nationella stamvägar
- 7 000 km övriga riksvägar
- 83 000 km länsvägar

Av de statliga vägarna är drygt 20 000 km grusvägar.

Vid sidan av de allmänna vägarna finns ytterligare 75 000 km enskilda vägar med statsbidrag samt ett mycket stort antal enskilda vägar (drygt 200 000 km) utan statsbidrag, de flesta skogsbilvägar.

Längden gång- och cykelvägar i landet uppskattas till ca 35 000 km.

Den svenska trafiken

Under år 2003 uppgick antalet fordonskilometer med lätta fordon (personbil, mc, moped och lätt lastbil) till drygt 68 miljarder och antalet fordonskilometer med tunga fordon till knappt 7 miljarder. Av dessa totalt 75 miljarder fordonskilometer kördes ca 50 miljarder på de statliga vägarna och ca 22 miljarder på de kommunala. På enskilda vägar kördes ungefär 3 miljarder fordonskilometer.

Vid årsskiftet 2003/04 var 4,1 miljoner personbilar i trafik i Sverige och 5,7 miljoner personer hade körkort. Antalet registrerade fordon (exkl släpvagnar) uppgick år 2003 till 6,5 miljoner.

I genomsnitt färdades varje svensk 31 km per dag i bil eller buss på landets vägar under år 2003, eller 33 km om även gående, cyklister, mopedister och mc-åkare inräknas.



Det nationella stamvägnätet år 2004.

Titel: Den goda resan. Nationell plan för vägtransportssystemet 2004–2015. Sammanfattning

Publikation: 2004:93B

Utgivningsdatum: 2004-08-02

ISSN: 1401-9612

Produktion: Gullers Grupp Informationsrådgivare/West Studios

Omslagsfoto: Gary Buss, Jörgen Hildebrand/Pressens Bild, Vickan Nordfelt, Lennart Forsberg, Hasse Eriksson, Torbjörn Suneson

Kartunderlag: Lantmäteriverket 2003. Ur GSD-Sverige kartan/Översiktskartan. Dnr: L1999/139

Tryck: Vägverkets tryckeri, Borlänge

DEN GODA RESAN

”Den goda resan. Nationell plan för vägtransportssystemet 2004–2015” visar hur Vägverket och övriga aktörer inom sektorn kan ge landets medborgare och näringsliv den bästa samlade nyttan inom de ramar som regeringen angivit.

Enligt regeringens direktiv har utgångspunkten för planens upprättande varit det transportpolitiska målet. Det övergripande transportpolitiska målet är att 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 och ett jämställt transportsystem.*

Viktiga utgångspunkter för den nationella planen har varit:

- Den planeringsram på 152 miljarder kronor (i prisnivå 2004) som regeringen lagt fast för det nationella vägtransportssystemet, varav 87 miljarder ska avse drift och underhåll av statliga vägar, 42 miljarder ska avse investeringar och trafiksäkerhetsåtgärder på det nationella stamvägnätet samt miljöåtgärder (3 miljarder) på hela det statliga vägnätet, 17 miljarder tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion samt 6 miljarder sektorsuppgifter.

I planeringsdirektiven har regeringen pekat ut två investeringsobjekt på E18 i Värmlands respektive Örebro län och även Norra Länken i Stockholms län, vilka har inrymts i planen. I tilläggsdirektivet från april 2003 framhåller regeringen också betydelsen av den så kallade Nordiska Triangeln (Köpenhamn–Oslo–Stockholm–Helsingfors).

Vidare har regeringen föreskrivit att planerade investeringar för ca 10 miljarder kronor i nu gällande plan, där den fysiska planeringen bedöms ha kommit långt, ska ingå i den nya planen.

Regeringens fastställelsebeslut i februari 2004 av nationell väghållningsplan 2004–2013 bygger på att investeringsramen utökas med drygt tre miljarder kronor för perioden 2004–2015. Vägverket ska dessutom inrymma ytterligare investeringsobjekt motsvarande en miljard kronor genom en enklare utformning av objekt i planen. Genom beslutet tillförs planen två investeringsobjekt, medan tre objekt utgår och ett antal objekt tidigareläggs i förhållande till Vägverkets tidigare förslag till nationell plan.

Riksdagen godkände i juni 2004 att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 utökas från 39 till 42,1 miljarder kronor. Regeringen fastställde därefter planen för de resterande åren 2014 och 2015 av planperioden.

- Den fortsatt starka trafiktillväxten på de svenska vägarna. Prognoser för perioden 1997 till 2010 pekar på en tillväxt av personbilstrafiken med 29 procent och av lastbilstrafiken med 37 procent enligt SIKAs (Statens institut för kommunikationsanalys) prognoser. Vägverket bedömer dock att trafiktillväxten på lång sikt kommer att avta.
- Nollvisionen, där ingen människa dödas eller skadas allvarligt i vägtrafikolyckor, är vägledande för insatserna under hela planperioden. Trafiksäkerheten väger tungt vid valet av åtgärder i vägtransportssystemet.

De avvägningar, bedömningar av måluppfyllelse och förläggning i tiden av åtgärder som redovisas i den nationella planen för vägtransportssystemet utgår från den planeringsram som regeringen lagt fast. Planeringsramen innebär dock inget direkt åtagande från statsmakterna. Riksdagens årliga anslag till vägtransportssystemet bestämmer i vilken takt och omfattning planen kan genomföras.

Vägverket löser inte ensamt bristerna i vägtransportssystemet. Särskilt trafiksäkerheten och miljöproblemen kräver insatser från många aktörer. I den nationella planen för vägtransportssystemet förutses ett ökat samarbete inom sektorn och en utvecklad dialog med medborgarna och näringslivet. Likaså tillkommer åtgärder inom länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Med de förslag som planen innehåller väntas följande resultat för medborgare och näringsliv:

- Utanför de största tätorterna ökar framkomligheten på de stora vägarna. I förslaget läggs särskild vikt vid vägar som är av betydelse för arbetspendling och möjligheterna att välja boendeort. Åtgärderna är viktiga för den regionala utvecklingen. På lågt trafikerade vägar riskerar däremot transportkvaliteten att på sikt försämrans. Lätta fordon kommer dock fram på samtliga statliga vägar året runt.
- Vägar som näringslivet pekat ut som viktiga förstärks framför allt i glesbygdsområden för att undanröja bärighetsrestriktioner.
- Tillgängligheten ökar i många tätorter och ger särskilt barn, gående och cyklister en säkrare trafikmiljö. Kollektivtrafiken anpassas till funktionshindrades behov. I de tre största städerna kvarstår däremot trängseln i trafiken, med bristande framkomlighet både för kollektivtrafik och för bil.
- Stora delar av de högt trafikerade vägarna med en tillåten hastighet av minst 90 km/h möttesepareras, vilket kraftigt minskar risken för olyckor med dödade och allvarligt skadade människor. För att nå etappmålet 2007 om högst 270 dödade i trafiken fordras dock mycket kraftfulla gemensamma insatser från många aktörer i samhället. Orsaken är bl a den stora trafikökningen.
- Bullerstörningar längs de värst utsatta statliga vägarna åtgärdas och ett systematiskt arbete görs för att utveckla vägarkitekturen och samordna väginfrastrukturen med den byggda miljön samt natur- och kulturvärden.
- Tack vare rationaliseringar och synergier från bärighetssatsningen kommer nuvarande standardnivå för drift och underhåll att kunna upprätthållas under de fyra första åren. Därefter måste standarden på de lågt trafikerade vägarna sänkas. Lätta fordon kommer dock fram på samtliga vägar året runt.
- Synergier från bärighetssatsningen ger väsentliga bidrag för att upprätthålla nuvarande standardnivå på grusvägnätet. Någon återhämtning till en högre nivå är dock inte möjlig.

Vid valet av åtgärder i den nationella planen har Vägverket gjort följande prioriteringar:

- De åtgärder som till lägst kostnad löser flest problem har prioriterats. Särskilt stora investeringar ställer höga krav på beslutsunderlaget och på att åtgärderna utförs på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.
- För att i enlighet med planeringsdirektiven behålla en handlingsfrihet har medel reserverats för kostnadseffektiva mindre objekt. Valet av objekt

kommer att ske i den årliga verksamhetsplaneringen och i hög grad baseras på kriteriet ”kostnadseffektiv måluppfyllelse”.

- För större investeringar, över 100 miljoner kronor, har en extra avstämning gjorts mot de transportpolitiska delmålen för att se hur de positivt eller negativt påverkar måluppfyllelsen. Åtgärder med god ”effektprofil” har prioriterats.
- Slutligen har, i enlighet med regeringens uppdrag, möjligheterna att bidra till väl fungerande arbetsmarknader varit ett viktigt kriterium vid val av åtgärder i planförslaget.

Ett antal objekt, 18 med en kostnad om minst 100 miljoner kronor och 9 med en kostnad därunder, har tagits med i planen med byggstart under perioden 2004–2011 utan att de direkt pekades ut av regeringen i dess ursprungliga planeringsdirektiv. De samhällsekonomiska beräkningarna visar på en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 2,1 för de 18 större projekten och 4,2 för de mindre.

Den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för de investeringsobjekt som ingår i planen beräknas till 1,4. Beräkningen omfattar 72 av 85 beslutade väginvesteringar. De övriga 13 investeringarna har utelämnats antingen på grund av att objekten inte är fullt finansierade inom planperioden (6 objekt), att objekten i juni 2004 inte är beskrivna i detalj beroende på omprojektering (1 objekt) eller att investeringarna är av sådan art eller utförs i så komplicerad trafikmiljö, att befintliga kalkylsystem inte räcker till för att utvärdera lönsamheten (6 objekt). Vägverket kommer att fortsätta att utveckla kalkylmetodiken för dessa objekttyper.

De planeringsramar som regeringen angivit motsvarar inte kostnaderna för att åtgärda bristerna i vägtransportsystemet. Inför regeringens arbete med infrastrukturpropositionen beräknade Vägverket dessa kostnader. För att nå de transportpolitiska målen och tillgodose rimligt högt ställda krav hos medborgare och näringsliv, fordras enligt denna beräkning följande medel under planeringsperioden 2004–2015 i 2004 års prisnivå:

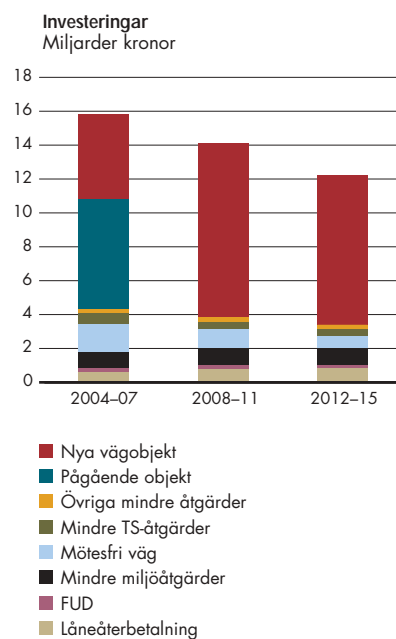
För att åtgärda brister i det nationella stamvägnätet beräknas 77 miljarder kronor. I denna summa ingår 35 miljarder kronor som avser en satsning på mindre trafiksäkerhetsåtgärder i vägnätet. Till summan ska läggas kostnader för åtgärder i storstäderna, där bl a Stockholmsberedningen pekat ut större projekt med behov på över 50 miljarder kronor varav 42 miljarder längs det nationella stamvägnätet. Därtill kommer kostnader för mindre åtgärder motiverade av bl a miljöskäl och tillgänglighet för funktionshindrade. Dessutom fordras omfattande åtgärder för väginformatik. Regeringens planeringsram på 42 miljarder kronor för investeringar i det nationella stamvägnätet täcker således inte alla identifierade brister.

För att åtgärda bristerna på vägar utanför det nationella stamvägnätet – dvs övriga riksvägar och länsvägar – beräknas 17 miljarder kronor. Till detta ska läggas de kostnader som avser storstäderna och där t ex Stockholmsberedningen har redovisat åtgärder för 12 miljarder kronor för Stockholm och Mälardalsregionen. Vägverket uppskattar därtill kostnaderna för en önskvärd satsning på bidrag till riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det kommunala vägnätet samt bidrag till regional kollektivtrafik till 13 miljarder kronor.

Totalt beräknas kostnaderna för önskvärda åtgärder inom länsplanerna för regional transportinfrastruktur uppgå till närmare 50 miljarder kronor, medan den givna planeringsramen är 28,5 miljarder kronor inklusive bidrag till kommuner och trafikhuvudmän.

Nettonuvärdeskvoten (NNK)

Ett viktigt mått för att bedöma en åtgärds kostnadseffektivitet är den s k nettonuvärdeskvoten (NNK). NNK räknas ut genom att en åtgärds samlade beräkningsbara nytta under livslängden reduceras med kostnaden för åtgärden. Återstoden divideras sedan med åtgärdskostnaden varvid NNK erhålls. En nettonuvärdeskvot på 0,5 (NNK = 0,5) innebär att för varje satsad hundralapp erhålls denna åter plus ytterligare en femtiolapp i avkastning, sett över projektets hela livslängd.



	2004-07	2008-11	2012-15
Nya vägobjekt	5 000	10 220	8 795
Pågående objekt	6 460	50	0
Övriga mindre åtgärder	290	280	280
Mindre TS-åtgärder	600	400	400
Mötesfri väg	1 650	1 150	700
Mindre miljö-åtgärder	1 000	1 000	1 000
FUD	200	200	200
Låneåterbetalning	600	800	825
	15 800	14 100	12 200

Inventeringen av brister i vägnas bärighet visar att kostnaden för att fullt ut nå de uppställda bärighetsmålen uppgår till ca 35 miljarder kronor. Regeringens planeringsram på 17 miljarder kronor för bärighetsåtgärder täcker därmed i stort sett halva bristen.

Regeringens beslut i februari 2004 att utöka planutrymmet till 42,1 miljarder kronor och tidigarelägga ett antal objekt, har medfört att de årliga planeringsramarna för investeringar är störst i början av planperioden. Under den första fyraårsperioden har en betydande del av det tillgängliga utrymmet intecknats av pågående objekt, som har startats under 2002 och 2003. Utrymmet för nya investeringar, vid sidan av lånefinansierade objekt, är därmed begränsat. Under den därpå följande fyraårsperioden kommer i första hand de utpekade och ”långt komna” objekten att startas.

Objekt motsvarande 2 miljarder kronor i väghållningsplanen för 1998–2007 har inte kunnat rymmas i den nya planen för 2004–2015. För objekt som finns med från föregående plan förskjuts tiden för färdigställande med i genomsnitt fyra år.

Vägverket kan konstatera att sådana stora objekt som inte går att etappindela av anslagsmässiga skäl är svåra att inrymma i planen, oavsett deras lönsamhet. En effektiv byggverksamhet kräver så stora insatser under byggtiden att Vägverkets årliga investeringsanslag blir alltför ansträngda.

Samhällets utveckling samt trafikens omfattning och tillväxt, är de viktigaste faktorerna för hur väl de transportpolitiska målen kan nås med de åtgärder som planen föreslår.

Vägverkets samlade målbedömning visar att:

- Tillgängligheten i vägtransportsystemet kommer att förbättras för medborgarna, men inte tillräckligt. Framför allt i storstadsregionerna kommer t ex restiderna till arbetet att vara långa även vid planperiodens slut.
- Andelen väg med god bärighet ökar under planperioden, vilket förbättrar transportkvaliteten för i första hand näringslivet. Genom att planens satsningar på bärighet till stor del faller ut i glesbygden, bidrar de också till en positiv regional utveckling i dessa delar av landet.
- Etappmålet 2007 för en säker trafik är mycket svårt att nå och förutsätter extraordinära åtgärder i vägtransportsystemet. För att komma i närheten av etappmålet fordras långtgående gemensamma ansträngningar från alla parter i vägtransportsystemet.
- För målet en god miljö är bilden blandad. Målen om minskade utsläpp av kväveoxider, svaveldioxid och flyktiga organiska ämnen kommer att klaras. Målen för koldioxid samt för buller i tätortsmiljö bedöms inte komma att nås. Längs det statliga vägnätet kommer dock de allvarligaste bullerstörningarna att kunna byggas bort. Utvecklingen för luftkvalitet, vägarkitektur, natur- och kulturvärden, skydd av vattentäkter och naturresurser bedöms gå i rätt riktning, men det är osäkert om alla miljömålen kommer att nås.

Fördelningen av medel i den nationella planen för vägtransportsystemet framgår av sammanställningen på följande sida.

Fördelning av medel i Nationell plan för vägtransportssystemet 2004–2015

	<i>miljarder kronor</i> <i>(prisnivå 2004)</i>
Investeringar i det nationella stamvägnätet	
Pågående objekt	6,6
”Långt komna” objekt eller andra utpekade objekt	16,9
Övriga objektlagda åtgärder (namngivna och identifierade objekt)	7,1
<i>Summa objektlagda åtgärder</i>	<u>30,6</u>
Mötesseparering och övriga mindre trafiksäkerhetsåtgärder	4,9
Miljöåtgärder (hela det statliga vägnätet)	3,0
Anpassning av hållplatser till funktionshinder, åtgärder för att underlätta bostadsbyggande i Stockholm, digital infrastruktur m m	0,8
<i>Summa mindre objekt</i>	<u>8,7</u>
FUD* avseende investeringar	0,6
Återbetalning av lån	2,2
<i>Summa FUD, återbetalning av lån</i>	<u>2,8</u>
<i>Summa investeringar</i>	<u>42,1</u>
Bärighetssatsningar på statliga vägar	
Framkomlighet året runt för lätt trafik	1,0
Full bärighet på broar, viktiga näringslivsvägar	1,1
Full bärighet året runt, viktiga näringslivsvägar med restriktioner	10,3
Anpassning till upplåten last, viktiga näringslivsvägar utan restriktioner	3,4
Beläggning av prioriterade grusvägar	0,5
Rekonstruktion p g a eftersläpande underhåll	0,5
FUD m m	0,2
<i>Summa bärighetssatsningar</i>	<u>17,0</u>
Drift och underhåll på statliga vägar	
Vinterdrift	20,6
Belagda vägar	32,8
Grusvägar	4,3
Bro/tunnel	11,2
Vägutrustning	11,5
Färjtrafik	4,4
Väginformatik	2,2
<i>Summa drift och underhåll</i>	<u>87,0</u>
varav FUD	1,0
Sektorsuppgifter	6,0
varav FUD	1,5
TOTALT	<u>152,1</u>

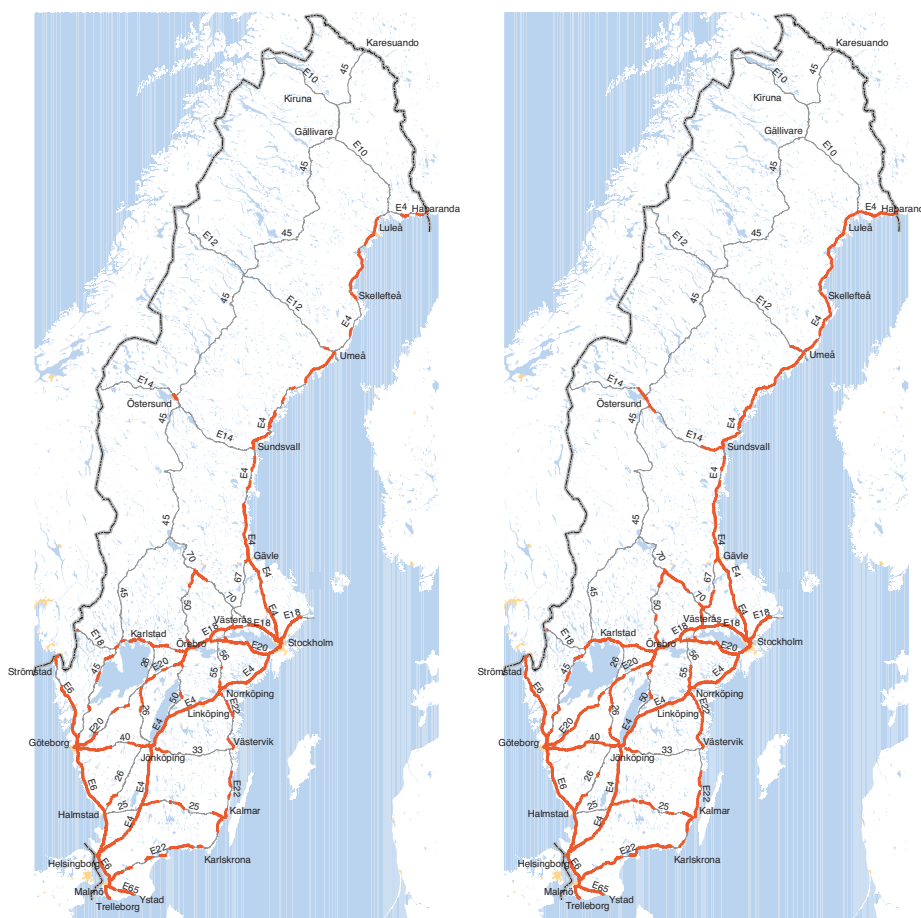
* Forskning, Utveckling och Demonstration

DE VIKTIGASTE RESULTATEN

Detta når vi

De åtgärder för att vidmakthålla och utveckla vägtransportsystemet som planeringsramarna möjliggör under perioden 2004–2015 kommer att ge medborgare och näringsliv en rad förbättringar.

- De högtrafikerade vägarna är säkrare och har god framkomlighet.
- Lätta fordon kan komma fram på alla statliga vägar året runt.
- Bärigheten för tung trafik har förbättrats.
- Möjligheterna att pendla till arbetet är bättre.
- Funktionshindrade kan lättare använda kollektiva färdmedel.
- Bättre förare.
- Fordonen är trafiksäkrare och miljövänligare.
- Boende längs det statliga vägnätet utsätts inte för allvarigare bullerstörningar.
- Vägmiljön är vackrare och mer funktionell.
- Samordning bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling.



Det högtrafikerade nationella stamvägnätet. Mötesseparerade vägsträckor vid utgången av år 2007 (till vänster) respektive 2015 är markerade med rött.

Det finns också områden där det är osäkert om planens åtgärder är tillräckliga för att åstadkomma de önskade förbättringarna.

- Risk för att kollektivtrafik och trafikmiljö i tätorterna inte har förbättrats.
- Osäkerhet om kvalitetssäkrade transporter.
- Bilden är blandad av den samlade miljöbelastningen.
- IT-tjänster kan ha fått genomslag i vägtransportssystemet.

Detta är vi osäkra på



På några områden är föreslagna åtgärder inte tillräckliga för att nå de tillstånd eller mål för vägtransportssystemet som eftersträvas.

- Framkomligheten i de största städerna försämras.
- Transportkvaliteten försämras på lågtrafikerade vägar.
- Antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken minskar, men målet 2007 är mycket svårt att nå.

Här är föreslagna åtgärder inte tillräckliga



Huvudrapportens innehåll

Den nationella planen presenteras i sin helhet i huvudrapporten ”Den goda resan. Nationell plan för vägtransportssystemet 2004–2015”. Nedan visas huvudrapportens avsnitt och kapitel. Underlagsrapporterna för den nationella planen finns förtecknade på nästa sida.

INLEDNING	●	Den nationella planen
-----------	---	-----------------------

DE VIKTIGASTE RESULTATEN	●	Resultat av den nationella planen
--------------------------	---	-----------------------------------

UTGÅNGSPUNKTER	●	Utvecklingen inom vägtransportssystemet Krav på vägtransportssystemet Så har planen tagits fram Känslighetsanalys
----------------	---	--

DEN NATIONELLA PLANEN	●	Medborgarnas och näringslivets behov Medborgare och näringsliv Uppdragsgivaren Bättre transportvillkor Kunskap om människan och vägtransportssystemet Bättre rese- och transportmöjligheter Bättre vägar Resor och transporter Information och kunskap Samarbeten inom vägtransportssystemet Stöd för den goda resan Drift och underhåll
-----------------------	---	---

TRANSPORTPOLITISKA DELMÅL	●	Säker trafik Strategi för ökad trafiksäkerhet Vägverkets åtgärdsplan Vad krävs för att nå etappmålet 2007? God miljö Utsläpp av klimatgaser Vad krävs för att nå etappmålet 2010? Andra miljöinsatser Positiv regional utveckling Ett jämställt transportsystem
------------------------------	---	--

MÅLBEDÖMNING	●	Samlad målbild De transportpolitiska delmålen
--------------	---	--

BILAGOR	●	Investeringar i det nationella stamvägnätet Mål och strategi för drift och underhåll samt bärighet
---------	---	---

Huvudrapport

- Den goda resan. Nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015
Vägverkets publikation 2004:93 (tidigare "Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015", publikation 2003:86)
- Den goda resan. Nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015.
Sammanfattning
Vägverkets publikation 2004:93B

Underlagsrapporter

- Strategi för bärighet, drift och underhåll
 - Strategi för bärighet
 - Strategi för drift och underhåll*Vägverkets publikation 2003:99*
- Miljö
 - Program för hållbart resande
 - Miljö – hur ska vi nå målen?*Vägverkets publikation 2003:100*
- Trafiksäkerhet
 - Handlingsplan för trafiksäkerhet
 - Trafiksäkerhetsplan för måluppfyllelse*Vägverkets publikation 2003:101*
- Program för teknisk utveckling
 - Överenskommelse om gemensamt IVSS-program
 - Överenskommelse om gemensamt emissionsforskningsprogram*Vägverkets publikation 2003:106*
- Remissammanställning
Vägverkets publikation 2003:109
- Strategi för IT i trafiken
Vägverkets publikation 2003:141
- Stråk- och objektbeskrivningar
 - Stråk- och objektbeskrivningar
 - Granskningsrapport*Vägverkets publikation 2004:94 (tidigare 2003:107)*
- Effektbedömningar
 - Effektbedömningar
 - Miljöbedömning av nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015*Vägverkets publikation 2004:95 (tidigare 2003:108)*

Tillsammans med Banverket presenterade Vägverket i augusti 2003 rapporten "Gemensam effektbedömning av infrastrukturplaner".

Rapporterna ovan samt ytterligare underlagsrapporter kan laddas ned från Vägverkets hemsida www.vv.se eller direkt www.vv.se/npvs. De kan även beställas från Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge, tel 0243-755 00, e-post vagverket.butiken@vv.se



781 87 Borlänge. Telefon 0243-750 00. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90.
e-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se