

Pressmeddelande



Rekordintresse för järnvägssatsningar

Intresset för nya järnvägar är rekordstort runt om i Sverige. De utlovade anslagen för nästa tolvårsperiod räcker inte ens till hälften av de efterfrågade satsningarna.

– Många bra projekt kommer att behöva stå tillbaka för att de allra viktigaste ska kunna förverkligas, säger Banverkets generaldirektör Bo Bylund.

Banverket arbetar just nu fram en plan för satsningar i järnvägsnätet under tolvårsperioden 2004 – 2015. Riksdagen har beslutat att under de tolv åren investera 101,5 miljarder i utveckling av järnvägen. Banverkets fem regioner har i samarbete med näringsliv, kommuner, tågoperatörer och myndigheter tagit fram projekt som bedöms viktiga. Listorna innehåller järnvägsprojekt för sammanlagt cirka 250 miljarder kronor.

– Detta visar vilka stora förväntningar många har på att järnvägen ska bidra till hållbar tillväxt och regional utveckling genom säkra och miljömässigt acceptabla transporter, säger Banverkets generaldirektör Bo Bylund.

Hälften låst

Drygt halva utrymmet för nyinvesteringar är dock i praktiken redan låst. Det handlar om pågående byggen, om projekt som är långt komna i planeringen eller som regeringen har pekat ut som särskilt angelägna.

Exempel på sådana satsningar är nya spår i Stockholm, Botniabanan, tunnel genom Hallandsås, Citytunneln i Malmö, dubbelspår på Ostkustbanan mellan Uppsala och Gävle och på Väst kustbanan, ökad spårkapacitet norr om Malmö samt bangårdsutbyggnader.

Hårda prioriteringar

Banverket bedömer att flera av de övriga projekten som föreslagits är mycket intressanta. Dit hör till exempel kapacitetshöjning på Ostkustbanan Gävle – Sundsvall och på Södra stambanan, dubbelspår på delar av Svealandsbanan söder om Mälaren och på Nordlänken Göteborg – Trollhättan, ny järnväg mellan Stockholm och Östergötland och Kalix-Haparanda samt åtgärder i centrala Stockholm och runt Göteborg och Malmö. Järnvägen ska därutöver uppfylla riksdagens mål om anpassning för funktionshindrade, säkerhet vid plankorsningar, minskade bullerstörningar och sanering av förorenade områden. Dessutom ska stöd ges till nya regionaltåg, satsningar ska göras på signalsystem enligt europastandard samt el- och teleinvesteringar.

Tillsammans med de ”låsta” projekten skulle de mycket intressanta projekten och övriga satsningsområden kosta runt 120 miljarder kronor. I det ingår inte merparten av storprojekten Norrbottenbanan och Europabanan. Det måste alltså till ytterligare hårda prioriteringar för att klara investeringsramen.

Kontakta:

Ola Nilsson
Pressansvarig
0243 – 44 59 10
070 – 698 49 71
ola.nilsson@banverket.se

Hans Öhman
Chef avd. Banförvaltning
0243 – 44 54 35
070 – 554 54 35

Information om Banverket
www.banverket.se

Exempel på projekt som Banverket fått direktiv om, som pågår, är långt komna i planeringen, nationella satsningsområden och exempel på vad Banverket bedömer som mycket intressanta projekt finns som bilagor i anslutning till pressmeddelandet under fliken Media på Banverkets hemsida

Pressmeddelande (forts)

Liten underhållsram

Banverket befarar att anslagen till drift och underhåll inte kommer att räcka till. Verkets inventeringar visar att man under tolvårsperioden skulle behöva närmare tio miljarder kronor mer än planeringsramen för att hålla järnvägarna i tillräckligt bra skick.

– Vi kommer att tvingas prioritera underhåll på de stråk som har mest trafik. På stråk med mindre trafik kan det innebära sänkt hastighet, eftersom säkerheten aldrig får äventyras, säger Bo Bylund.

Fortsatt arbete

Banverket planerar också för olika insatser för att i ett bredare perspektiv främja järnvägssektorns utveckling. Hit hör bland annat satsningar på forskning, utveckling och demonstrationsobjekt. Det handlar också om att genomföra det sektorsprogram som tagits fram tillsammans med sektorns olika aktörer.

Under oktober och november kommer Banverket att fortsätta dialogen med bland annat länsstyrelser och regioner för att få synpunkter på de prioriteringar som hittills har gjorts. I januari nästa år presenterar Banverket sitt förslag till tolvårsplan som sedan skickas ut på bred remiss. Efter remissbearbetning lämnar Banverket i augusti 2003 sitt slutliga förslag till regeringen som sedan beslutar om hur järnvägspengarna ska användas.