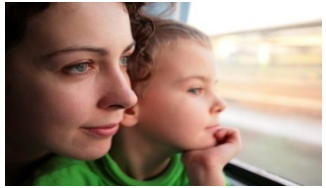
En ny generation järnväg

Trafikverkets arbete med höghastighetsjärnväg

TRAFIKVERKET



Peter Uneklint, Programchef
Dialog Åtgärdsplanering Region Syd

Infrastrukturpropositionen 11 oktober 2016

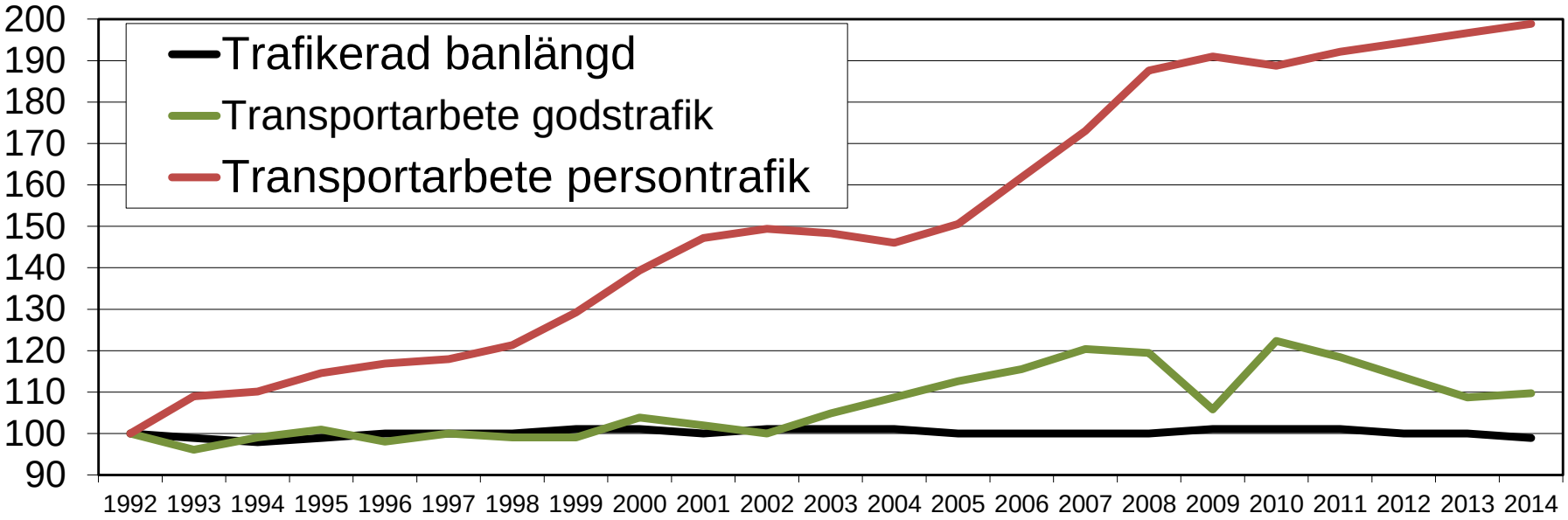
”Regeringens mål: Bygg höghastighetsjärnväg! Etappvis och i den takt som ekonomin medger.”

”Ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet”

Nu fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen – klart sommar 2017. Ny nationell plan 2018.

TRAFIKVERKET

Sveriges befolkningen växer snabbt men tågresandet ökar betydligt snabbare
– kapaciteten hänger inte med



Index 100 = 1992

Källa: Trafikanalys statistik

TRAFIKVERKET

Västra och Södra stambanorna är överbelastade och i dåligt skick

Bristande tillförlitlighet
Sårbart system och otillfredsställande punktlighet

Nedslitet system
Bristande underhåll i kombination med brist på tid i spår för underhåll

Stor kapacitetsbrist
Kraftigt ökande efterfrågan på person- och godstrafik

Blandad trafik
Tåg med olika hastigheter samsas om utrymmet: lokal-, gods-, regional-, post- och snabbtåg/X2000

Sträckor med högt kapacitetsutnyttjande

- **Kapacitetsutnyttjande över 80%** (mycket högt):
- Hög känslighet för störningar
- Låg medelhastighet
- Stora problem att finna tid för att underhålla banan

- **Kapacitetsutnyttjande 60-80%** (medelhögt):
- Avvägning mellan antalet tåg och trafikkvalitet
- Störningskänslig trafik
- Svårt att få tågen att gå de önskvärda klockslagen
- Svårt hitta tid för underhåll

Vid 70 procents kapacitetsutnyttjande påverkas tillförlitligheten påtagligt

TRAFIKVERKET

Trafikverkets ändamål för höghastighetsjärnvägen

- **Frigöra kapacitet på befintlig järnväg** för att möjliggöra robusta och hållbara transporter för människor och gods

- Genom ökad tillgänglighet **skapa förutsättningar för regional utveckling** med nya bostäder

- Genom snabba och hållbara persontransporter knyta samman **Stockholm C och Göteborg C på två timma**r och **Stockholm C och Malmö C på två och en halv timma**

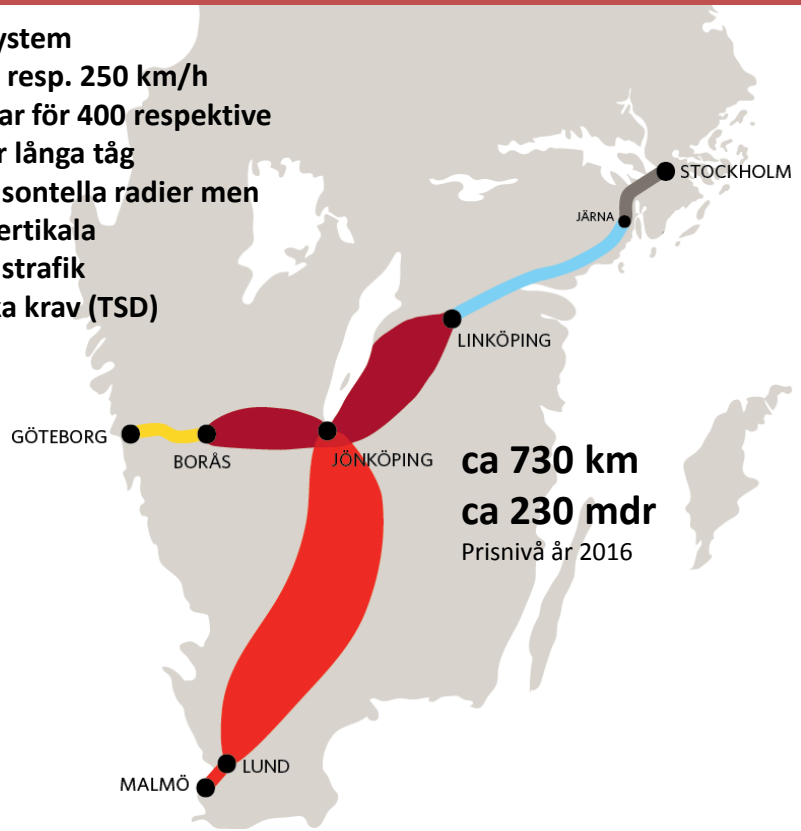
- Öka **tillgängligheten till de internationella marknaderna** för människor och näringsliv

Ett dubbelspår motsvarar 15 filer

Källa: KTH

Programmet: En ny generation järnväg – höghastighetsjärnväg i Sverige

- Separat system
- 320 km/h resp. 250 km/h
- Plattformar för 400 respektive 250 meter långa tåg
- Stora horisontella radier men snävare vertikala
- Ingen godstrafik
- Europeiska krav (TSD)



ca 730 km
ca 230 mdr
Prisnivå år 2016

Två stora projekt i järnvägsplaneprocess:

Ostlänken
Järna - Linköping, beslutad första del i ett framtida höghastighetsnät.

Göteborg–Borås

Två stora åtgärdsvals-studier:

Jönköping–Malmö

Linköping–Borås

TRAFIKVERKET

Höghastighetsjärnväg och restider år 2040

Reserelation	Bef. banor	Höghastighet	Skillnad
Stockholm – Göteborg, direkt	03:25 (2:50)	01:55	1:30 (0:55)
Stockholm – Malmö, 4 stopp	04:29	02:50	1:39
Stockholm – Köpenh., 5 stopp	05:01	03:22	1:39
Stockholm – Linköping, 1 stopp	01:40	01:07	0:33
Stockholm – Borås	04:04	01:49	2:15
Linköping – Göteborg, 3 stopp	03:34	01:18	2:16
Linköping – Malmö, 2 stopp	02:48	01:40	1:08
Jönköping – Malmö, 3 stopp	02:25	01:15	1:10
Jönköping - Göteborg	02:25	00:51	1:34
Göteborg – Borås, SR-tåg	01:00	00:28	0:32
Göteborg – Jönköping, SR-tåg	02:02	00:58	1:04
Jönköping – Värnamo, SR-tåg	01:02	00:21	0:41

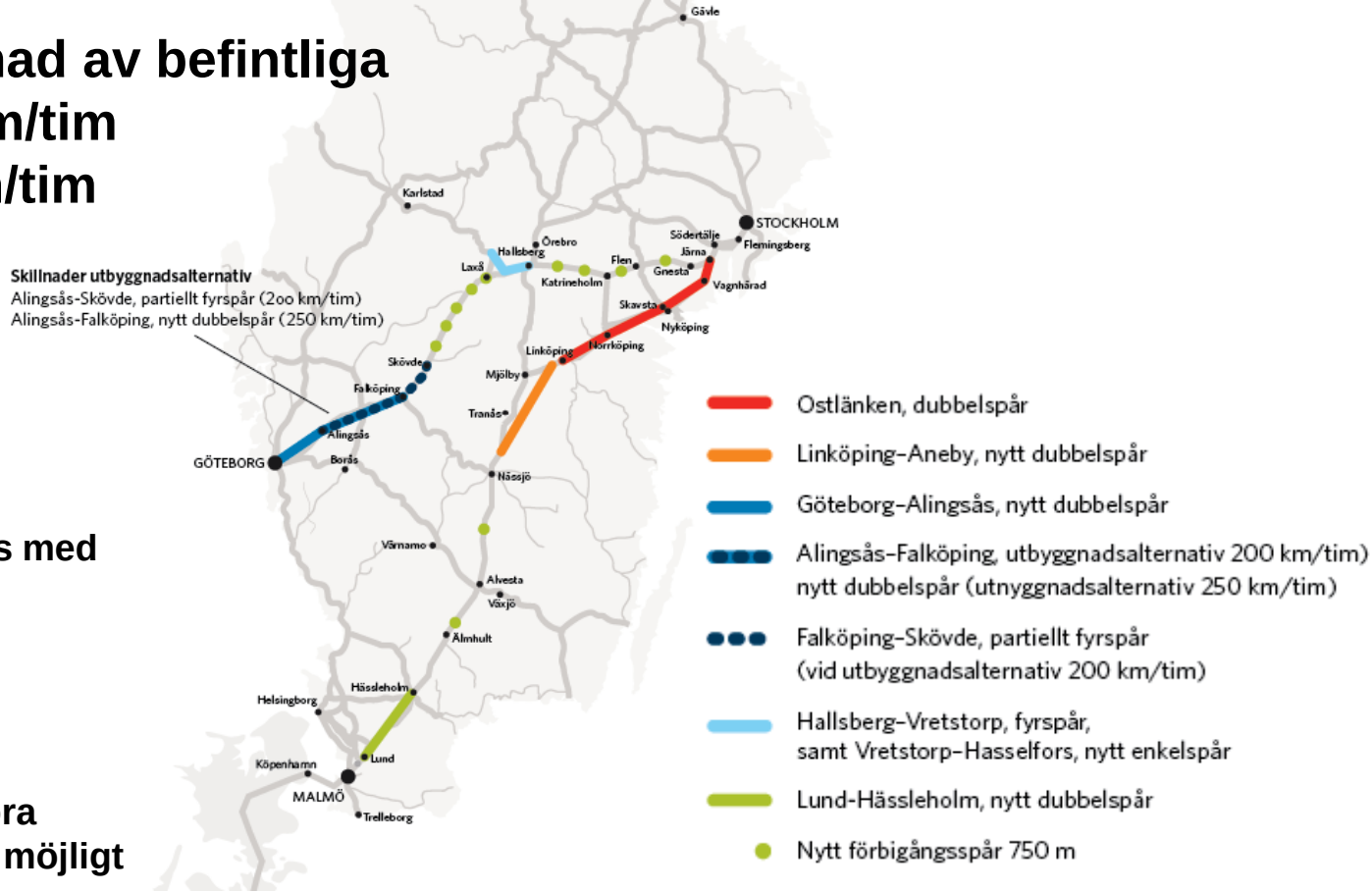
”Ny generation järnväg” ifrågasätter och förnyar sättet att planera och bygga järnväg, både från ett tekniskt och ett samhällsutvecklingsperspektiv

- Finansierings- och affärsformer
- Industriell ”Lean” i planering/produktion
- Anläggningskostnad, Livscykelkostnad
- Tillämpning och förändring av lagar och föreskrifter
- Fördjupade utredningar kring tekniska, trafikala, samhällsekonomiska och kapacitetsfrågor
- Samhällsutvecklingsfrågor och samarbetsformer i det konkreta genomförandet
- Förvaltningsorganisation, Kompetensförsörjning mm.

Påståenden om höghastighetsjärnvägen

- Har Sverige för liten befolkning för en höghastighetsjärnväg?
- 230 (+/- 30) miljarder kr är en allt för stor investering för Sverige
- ”Restidsvinsterna är små och inte värda investeringen”
- Höghastighetståget blir en gökunge som tränger ut alla andra investeringar
- Renovera och bygg ut befintliga stambanorna
- Biljetterna på höghastighetstågen kommer att bli så dyra att normalt folk inte har råd att åka.
- Alla projekt blir alltid dyrare
- Ostlänken kan byggas snabbare och 20 miljarder billigare om den byggs för 250 km/h
- Höghastighetstågen kommer inte att köra ända in till Stockholms Central, Göteborg och Malmö. Det krävs tågbyte i Järna, Almedal och Lund

Förslag – utbyggnad av befintliga stambanor, 200 km/tim respektive 250 km/tim



OBS!
Ca 50 % av banan föreslås med nya dubbelspår och förbigångsspår.

Övriga 50 % ingen åtgärd

Utbyggnaden föreslås störa befintlig trafik så lite som möjligt

TRAFIKVERKET

Påståenden om höghastighetsjärnvägen

- Har Sverige för liten befolkning för en höghastighetsjärnväg?
- 230 (+/- 30) miljarder kr är en allt för stor investering för Sverige
- ”Restidsvinsterna är små och inte värda investeringen”
- Höghastighetståget blir en gökunge som tränger ut alla andra investeringar
- Renovera och bygg ut befintliga stambanorna
- Biljetterna på höghastighetstågen kommer att bli så dyra att normalt folk inte har råd att åka.
- Alla projekt blir alltid dyrare
- Ostlänken kan byggas snabbare och 20 miljarder billigare om den byggs för 250 km/h
- Höghastighetstågen kommer inte att köra ända in till Stockholms Central, Göteborg och Malmö. Det krävs tågbyte i Järna, Almedal och Lund

Sverigeförhandlingens pågående arbete

- Utbyggnadsstrategi
- Åtgärder mot storstäder
- Avtal
- Regiondialoger
- Stationsutveckling - samarbete med Jernhusen
- Fast förbindelse mellan Sverige och Danmark

Trafikverket ska bistå förhandlingspersonen med nödvändigt underlag – **f.n. drygt 65 utredningar**

TRAFIKVERKET

Ansvar för samordning i planeringsarbetet

Etableringsfas

Kommun ansvarig

Trafikverket kan initiera

Alla Parter deltar

Planeringsfas

Staden: Kommun
Parter – De som planerar kopplingarna/förbindelserna mellan staden och stationen.

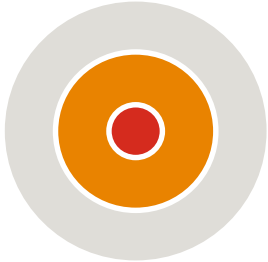
Bytespunkten:
Kommun ansvarig (eller av kommunun utsedd part)

Parter:
De som planerar bytespunkten

Järnvägens kärnfunktion:
Trafikverket

Parter:
De som planerar bytespunkten

Färdig station



TRAFIKVERKET

Trafikverkets ansvar för anläggningar, åtgärder och kostnader

Trafikverket ansvarar för:

- Plattform med väntfunktioner och plattformstak
- hissar
- Plattformsförbindelser (planskild)
- Trafikinformation, järnväg - även längs resenärsflöden t ex i stationshus
- Vissa funktioner för personer med funktionsnedsättning

- Trafikverket finansierar anläggningar/utrustning upp till *grundutförande.* Tillägg finansieras av initiativtagande parter
- Utgångspunkt är en markförlagd lösning
- Anpassning/ersättning till dagens standard av befintliga förbindelser som bryts av ny eller förändrad järnväg
- Bullerskyddsåtgärder för befintlig bebyggelse
- Kommuner med stationslägen bär sina egna planläggningskostnader enligt PBL och Trafikverket bär sina egna planläggningskostnader enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg

Regeringens direktiv till åtgärdsplaneringen
(förslag till Nationell plan 2018-2029)

- Kapaciteten i transportsystemet behöver stärkas, framförallt järnvägen.
- Regeringens mål: nya stambanor för höghastighetståg Stockholm-Göteborg/Malmö.
- Sträckorna]ärna-Linköping (Ostlänken) och Lund-Hässleholm byggstartas under planperioden.
- Utbyggnaden ska ske kostnadseffektivt med bästa möjliga effekt av respektive delsträcka.
- Analys ska göras av lämpliga hastigheter på olika delsträckor.
- Samråd med Sverigeförhandlingen - ökat bostadsbyggande ska vägas in.

TRAFIKVERKET

Reflektioner

- Åtgärdsplaneringen och Framtiden för HHJ
- Kompetensförsörjning under genomförandet och framtida DoU
- Industriell produktion – planering, upphandling, byggande, underhåll
  - Få komponenter, repetitivt byggande…

www.trafikverket.se
www.trafikverket.se/nygenerationjarnvag

TRAFIKVERKET