

Nya stambanor – ny generation järnväg

Detta positionspapper beskriver hur Trafikverket ska driva vidare arbetet med höghastighetsjärnvägen, de nya stambanorna mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. För att säkra effektiv framdrift i projekten och kunna genomföra de åtgärder som finns beskrivna i Nationell Plan, varav Ostlänken är den som ska starta först, krävs att grundläggande förutsättningar finns på plats. Detta för att möjliggöra ett kostnadseffektivt genomförande av planeringen.

Om det i ett senare skede kommer politiska beslut som går emot denna inriktning kommer den att revideras, dock sannolikt med konsekvenser på tid för byggstart och projekteringskostnader.

Bakgrund

I Sverige utreds en utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg Stockholm – Malmö och Stockholm – Göteborg.

Underlag till Trafikverkets förslag till nationell plan

I direktiv till åtgärdsplaneringen angavs att Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska ske på ett kostnadseffektivt sätt som innebär att bästa möjliga effekt erhålls av respektive delsträcka. Analysen ska även inkludera vilka hastigheter som är lämpliga på olika delsträckor. Ett byggande av nya stambanor ska ske på ett sammanvägt sätt med hänsyn till de samlade behoven i hela transportsystemet. I direktivet står även att Ostlänken Järna – Linköping och sträckan Lund – Hässleholm ska byggstartas under planperioden 2018-2029.

Uppdraget har redovisats i ett PM som lämnats i samband med planförslaget:

https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/31133/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_168_nya_stambanor_i_plan_2018_2029_utbyggna_dsstrategi_for_hoghastighetsjarnvagar.pdf

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen har under 2014-2017 haft i uppdrag att bl.a. föreslå en strategi för utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg med hänsyn till sådana banors kostnader och nyttor. Strategin ska innehålla lämplig utbyggnadsordning, sträckningar samt stationsuppehåll. Trafikverket har löpande lämnat underlag till Sverigeförhandlingen, vilket resulterat i ett stort antal utredningar och rapporter.

<http://sverigeforhandlingen.se/dokument/>

Sverigeförhandlingens arbete har bl.a. resulterat i att stationsorter har pekats ut och även reglering av stationslägen i dessa orter. Avtal har tecknats med alla kommuner och regioner längs höghastighetsbanan, exkl. Härryda kommun som ligger vilande. Avtalen omfattar ett åtagande att medfinansiera höghastighetsjärnvägen om sammanlagt 1,2 mdkr och åtagande

om att uppföra ca 100 000 nya bostäder. Dessa avtal grundar sig på att beslut tas om en snabb utbyggnadstakt järnvägen och att banan byggs för 320 km/h för att nå restidsmålen. Parternas åtaganden är villkorade av att regeringen tar ett särskilt beslut om att anslå medel till respektive delsträcka senast 2023. Avtalen träder i kraft och blir bindande när parternas fullmäktigeförsamlingar respektive regeringen har godkänt avtalen.

Sverigeförhandlingens slutrapport:

http://media.sverigeforhandlingen.se/2017/12/Slutrapport-från-Sverigeförhandlingen-SOU-2017_107.pdf

Regeringens beslut

Beslut om Nationell plan

Regeringen beslutade den 30 maj om ny Nationell plan. Av beslutet framgår följande vad gäller nya stambanor: "Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Utbyggnaden ska utgå från var och en av de tre ändpunkterna. I den nationella planen för 2018–2029 ingår sträckorna Järna – Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm samt Göteborg – Borås."

Av presentationsmaterial från regeringen framgår att utbyggnaden ska ske i den takt som ekonomin tillåter, men att fortsatta diskussioner krävs för att finna en bred politisk överenskommelse för nya stambanor för höghastighetståg. Någon förändring av Trafikverkets förslag vad gäller Ostlänken och Hässleholm-Lund finns inte i beslutet.

Beslut om tillåtlighet Ostlänken

Regeringen beslutade den 7 juni att tillåta utbyggnaden av Ostlänken, vilket är den första delen av nya stambanorna. Underlaget till korridoren bygger på de stationslägen som tagits fram tidigare bl.a. inom ramen för det arbete som Sverigeförhandlingen bedrivit.

Analys av fortsatt hantering

Sverigeförhandlingen har genomfört ett gediget arbete som är väl förankrat i samhället vad gäller geografiskdragning och de stationsorter som beslutats inom ramen för förhandlingen ska fortsatt vara en utgångspunkt för planeringen. Vad gäller Göteborg-Borås har förhandlingen inte slutförts inom ramen för Sverigeförhandlingen och det handslag som genomförts med Härryda kommun är vilande i avvaktan på att förhandlingar ska återupptas av Trafikverket. Detta innebär att Trafikverket med utgångspunkt från Sverigeförhandlingens underlag kan ta upp en dialog med Västra Götalandsregionen om stationsorterna på den delsträckan. Dialogen utgår från att det är Mölndal, Landvetter och Borås som är aktuella utifrån ett nationellt perspektiv.

Ostlänken har idag en stationskonfiguration där 320 km/h skulle ge relativt begränsade mervärden. Vid 250 km/h skulle tidsförlängningen för ett direkttåg mellan Linköping och Stockholm bli ca 6 min jämfört med 320 km/h. Projekteringen av banan har kommit långt och vår bedömning är att det inte är möjligt att ompröva de beslutade stationslägena. Trafikverket har i förslaget till Nationell Plan förutsatt en utbyggnad för 250 km/h och ballasterat spår, vilket

regeringen inte justerat i fastställelse beslutet. Trafikverket gör idag samma bedömning som i den fastställda Nationella planen. Sammantaget så kan Ostlänken byggas ut i denna standard och bli en första del i kommande höghastighetssystem utan att bli styrande för standarden för övriga delar av stambanorna.

Situationen för Göteborg-Borås motsvarar till stora delar beskrivningen för Ostlänken. Vid 250 km/h skulle tidsförlängningen för ett direktåg mellan Göteborg och Borås bli ca 2 min jämfört med 320 km/h. Projekteringen har inte kommit lika långt som Ostlänken men vår bedömning är att effekter av en högre standard än 250 km/h blir begränsade. På motsvarande sätt som för Ostlänken gör vi en bedömning att den högre drift- och underhållskostnaden som ballasterat spår innebär kan accepteras med tanke på den lägre investeringskostnaden.

Vad gäller övriga delar av systemet finns betydligt bättre förutsättningar för att kunna dimensionera systemet för hastigheter upp till 320 km/h. Det gäller även Hässleholm-Lund som är det tredje projektet som är namngivet i nationell plan. Den delsträckan har inte några nya stationsorter och det finns bl.a. utifrån detta en betydligt större potential att genomföra den med ett ballastfritt system och högre hastigheter. De ovan beskrivna standarderna på Ostlänken, och in mot Göteborg, skulle inte begränsa valet av ballasterat kontra fixerat spår för utbyggnad av övriga delar av systemet.

Dimensionerande hastigheter som diskuteras ovan är en inriktning för dimensioneringen. I den fortsatta detaljprojekteringen kan det utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv både bli tal om kortare delsträckor med högre hastighet än 250 km/h och lägre än 320 Km/h. Tekniska utvecklingen t.ex. av fordon kan också innebära att delar av banan i framtiden kan komma att trafikeras för högre hastigheter utan att investeringskostnaden påverkas. I dagsläget kommer inte detta att beaktas i den projektering som behöver genomföras.

Det har förekommit uppgifter om ett kostnadstak på 205 mdkr, det taket kommer inte att kunna hållas utan att standarden förändras. Dock finns inget regeringsbeslut om kostnadstak. Det kommer att innebära ett ballasterat spår och/eller att stationslägen längs hela banan behöver analyseras i syfte att finna mer kostnadseffektiva lösningar som i första hand ska utgå från den nationella nyttan.

Oavsett kostnadstak så finns alla skäl att göra kostnadsmedvetna val. Staten bör stå för grundutförande och vid eventuella tillägg bör staten endast stå för den kostnad som kan hänföras till ett nationellt mervärde. I övrigt bör respektive kommun eller region bekosta tillägget. Det gäller inte minst vid tätortspassager som är kostnadsdrivande, men som också innebär stora tidsförluster. Av det skälet kommer externa lägen att prövas i varje särskilt fall, vilket också är en del av den lagstadgade planprocessen som Trafikverket har att följa. Undantag från detta är stationslägen i Ostlänken där projekteringen kommit långt och beslut om korridor finns. (Om någon av tätortspassagerna på Ostlänken medför onormalt höga kostnader finns dock möjlighet att även i de fallen utreda externa stationsläge).

Trafikverkets beslut om fortsatt hantering

Följande inriktning ska tills vidare användas i fortsatt planering och projektering av de nya stambanorna. Eventuella framtida politiska beslut kan innebära att denna inriktning behöver justeras. Detta ska då beslutas av Trafikverkets GD.

Hastighetsstandard:

Ostlänken och Göteborg-Borås ska dimensioneras för 250 km/h. Dock ska det eftersträvas att banorna byggs med riktvärdesradie för 250 km/h, som därmed i framtiden delvis kan klara högre hastigheter, såvida det inte medför stora merkostnader eller stora intrång. Dragningen av Ostlänken ska ske inom den korridor som regeringen beslutat i tillåtlighetsprövningen.

Utgångspunkten är att övriga delar av banan ska dimensioneras för 320 km/h, men det är enbart delen Hässleholm-Lund som för närvarande ska planeras/projekteras. Avsteg från detta kan accepteras på kortare sträckor där en sänkt standard innebär betydande kostnadsänkningar och/eller betydligt mindre intrång.

Teknisk standard

De delar av banan som dimensioneras för 250 km/h, dvs. Ostlänken och Göteborg-Borås, ska genomföras med ballasterat spårssystem. Övriga delar ska projekteras som ett sammanhållet ballastfritt spårssystem.

Stationer

Stationsorter

De stationsorter som Sverigeförhandlingen förhandlat fram och tecknat avtal om ska inte omprövas. Vad gäller Göteborg-Borås ska Trafikverket med utgångspunkt från Sverigeförhandlingens underlag ta upp en dialog med Västra Götalandsregionen om stationsorterna. Utgångspunkt för detta är att det endast är Mölndal, Landvetter och Borås som är aktuella ur ett nationellt perspektiv.

Stationsorter utöver detta kan endast accepteras om det kan lösas utan att det medför oacceptabelt stora störningar för den genomgående trafiken, samt att det finns en medfinansiering som täcker merkostnaden för den delen av investeringen som inte kan hänföras till ett nationellt mervärde/nytta.

Stations lägen och utformning

Staten ska stå för grundutförande på stationerna som är aktuella utifrån ett nationellt perspektiv. Vid eventuella tillägg kan staten stå för den kostnad som kan hänföras till ett nationellt mervärde och i övrigt ska respektive kommun eller region bekosta detta. Det gäller inte minst tätortspassager som är kostnadsdrivande och som även innebär stora tidsförluster. Av det skälet ska externa lägen prövas i varje särskilt fall. Eventuella avvikelser från Sverigeförhandlingens diskussioner med respektive kommun ska beaktas, men det ska inte vara styrande för planeringen. Ostlänkens stationer ska undantas från principen att pröva externa stationslägen med motivet att projekteringen kommit långt och dessa ska därför inte omprövas om det inte är särskilt påkallat pga. onormalt höga kostnader vid någon tätortspassage.

Oavsett stationsläge är anslutningar till stationerna i första hand en kommunal fråga då det kommer att vara en kommunal anläggning. Eventuell statlig medfinansiering kan inte förutsättas generellt i Trafikverkets diskussioner/förhandlingar, men om det framkommer särskilda omständigheter i något fall får detta lösas i särskild ordning. Utgångspunkten är att statlig medfinansiering är en fråga för respektive regional plan. Det finns även möjlighet att

söka medel från stadsmiljöavtal, men det ska prövas i konkurrens med alla andra ansökningar som kommer in om inte regeringen beslutar om någon annan hantering.

Fortsatt arbete med planering och projektering

Ostlänken – finns med i nationell plan och projektering genomförs med målsättning att ha fastställda järnvägsplaner så snart det är möjligt. En förutsättning för projekteringen är den tillåtlighet som regeringen beslutat, vilken inte ska omprövas.

Borås-Göteborg – finns med i nationell plan med byggstart under senare delen av planperioden (ca 3,8 mdkr tom 2029). Projektering ska genomföras med inriktning att tillåtlighetsprövning och fastställda järnvägsplaner ska finnas klara med ambition att byggstart ska kunna ske under perioden 2025-27. En tidig byggstart under denna period kräver en eventuell medfinansiering eller förskottering. Vid eventuell etappindelning ska första etappen av utbygganden vara Göteborg-Landvetter i syfte att få ut effekter så snart som möjligt.

Hässleholm-Lund - finns med i nationell plan med byggstart under senare delen av planperioden (ca 2 mdkr tom 2029). Projektering ska genomföras med inriktning att fastställda järnvägsplaner ska finnas med ambition att byggstart ska kunna ske under perioden 2027-29. En tidig byggstart under denna period kräver en eventuell medfinansiering eller förskottering.

Linköping-Jönköping – är enligt Trafikverkets utbyggnadsplan en trolig nästkommande etapp. Etappen finns dock inte omnämnd i regeringens beslut om nationell plan varför nödvändiga förutsättningar för ett fortsatt lokaliseringsarbete i nuläget saknas. Fortsatt arbete för etappen Linköping – Jönköping ska därför pausas och all befintlig dokumentation ska sammanställas för att kunna ha en beredskap att ta upp arbetet på nytt då det finns förutsättningar för detta.

Övriga delar – Ingen planering eller projektering ska i dagsläget genomföras.

Konsekvenser av beslutet

De avtal som Sverigeförhandlingen tecknat med kommuner och regioner kommer inte att uppfyllas fullt ut då avtal grundar sig på att banan ska byggas för 320 km/h för att nå restidsmålen. Parternas åtaganden är dock villkorade av att regeringen tar ett särskilt beslut om att anslå medel till respektive delsträcka senast 2023. Avtalen träder i kraft och blir bindande när parternas fullmäktigeförsamlingar respektive regeringen har godkänt avtalen.

Höghastighetståg kommer inte att kunna trafikera Stockholm-Göteborg på 2 timmar enligt den målsättning som Trafikverket och Sverigeförhandlingen utgått från tidigare. Tidsförlängningen blir maximalt ca 8 min. (6 min pga. Ostlänken och 2 min pga. Göteborg-Borås) vilket innebär ett nytt restidsmål på ca 2.08 under förutsättning att övriga delar av banan dimensioneras för 320 km/h. Denna beräkning bygger på att ovan nämnda delsträckor trafikeras med maximal hastighet 250 km/h, vilket är något missvisande då det i framtiden kommer att finnas möjlighet att köra med högre hastigheter på delar av banorna.

Höghastighetståg kommer inte att kunna trafikera Stockholm-Malmö under 2,5 timmar enligt den målsättning som Trafikverket och Sverigeförhandlingen utgått från tidigare. Tidsförlängningen blir 6 min vilket innebär ett nytt restidsmål på ca 2.35 under förutsättning att övriga delar av banan dimensioneras för 320 km/h. Denna beräkning bygger på att Ostlänken trafikeras med maximal hastighet 250 km/h, vilket är något missvisande då det i framtiden kommer att finnas möjlighet att köra med högre hastigheter på delar av banan.

Ärendenummer
[Ärendenummer NY]

PM
Dokumentdatum
2018-10-05
Sidor
6(6)



De delar som ska genomföras med ballasterat spårssystem kommer att få en lägre investeringskostnader, men högre drift och underhållskostnader i framtiden. Detta är ett medvetet val vad gäller de delar där dimensioneringen inte utgår från att de ska klara 320 km/h vilket ska ske med ett ballastfritt system.

Genomförda samråd

Samråd inför beslut har skett internt i Trafikverket med verksamhetsområdena Planering och Stora Projekt, samt central funktion Kommunikation.

Borlänge 2018-10-08

Stefan Engdahl
Tf Generaldirektör