



TRAFIKVERKET

Regeringsuppdrag - nya stambanor för höghastighetståg

Hearingar November 2020

- Stråket Stockholm-Jönköping 2020-11-02, 12:30-14:30
- Stråket Jönköping-Malmö 2020-11-02, 15:00-17:00
- Stråket Jönköping-Göteborg 2020-11-03, 08:00-10:00
- Svensk kollektivtrafik 2020-11-04, 13:00-15:00
- Tågföretagen 2020-11-05, 13:00-15:00

Välkomna till information om regeringsuppdrag för nya stambanor!

- Praktisk information
- Syfte med hearingar
- Regeringsuppdraget
- Utredningsalternativ
- Allmän frågestund
- Synpunkter på uppdrag och alternativ
- Summering och avslutning

Praktisk information

- Upprop
- Inspelning
- GDPR
- Vid frågor – ange namn i chattfunktionen

Syftet med hearingar

Informera om:

- utredningsuppdragets syfte och omfattning
- utredningsalternativ som analyseras inom uppdraget.

Ta del av externa aktörers synpunkter på utredningsalternativens:

- möjligheter och konsekvenser för bostadsbyggande samt övrig regional och kommunal planering.
- möjligheter till trafikering och förutsättningar för kommersiellt lönsam trafik.

Regeringsuppdraget

I juni 2020 fick Trafikverket uppdrag från regeringen att utreda ett system för nya stambanor med kostnadsramen 205 miljarder kronor i 2017 års prisnivå.

- Uppdraget delredovisades 31 augusti 2020 och ska slutredovisas senast 28 februari 2021.
- Uppdraget är ett utredningsuppdrag. Planläggningen i pågående projekt fortsätter parallellt enligt nationell transportplan.
- Uppdraget är inte en del av den fysiska planeringsprocessen och ersätter således inte det arbete som ska göras i enlighet med de formella planläggnings- och prövningsprocesser som regleras i lagen om byggande av järnväg.

Delredovisning 31 augusti 2020

Inledande analys av föreslagen kostnadsram

- *Trafikverkets bedömning är att kostnaden för nya stambanor ligger i de övre spannen av tidigare redovisade kostnadsbedömningar.*

Det innebär att det kommer krävas stora och omfattande förändringar av systemet för att nå den kostnadsram på 205 miljarder kronor som detta uppdrag utgår ifrån.

Delredovisning 31 augusti 2020

Inledande analys av föreslagen kostnadsram

- Kostnadspåverkande faktorer
 - **Systemutformning** (t.ex. stationsorter och stationslägen)
 - **Tekniska standarder** (t.ex. ballasterat/fixerat spår etc.)
 - **Produktionsteknik** (t.ex. industriell produktion, brolösningar etc.)
 - **Planeringsförutsättningar** (t.ex. utbyggnadsordning och takt).

Delredovisning 31 augusti 2020

Inledande bedömning av övergripande systemkonsekvenser

- Nyttoförskjutningar mellan lokal-/regional- respektive nationell nivå,
- Potential att ge effekter inom områdena kapacitet, restid, överflyttning (flyg till tåg), förutsättningar för kommersiell trafik mm,
- Konsekvenser på pågående planering och planläggning hos såväl Trafikverket som regioner och kommuner.

Jämförelsealternativ - JA

Stationsorter och stationslägen enligt Sverigeförhandlingen med justering enligt Positionspapperet.

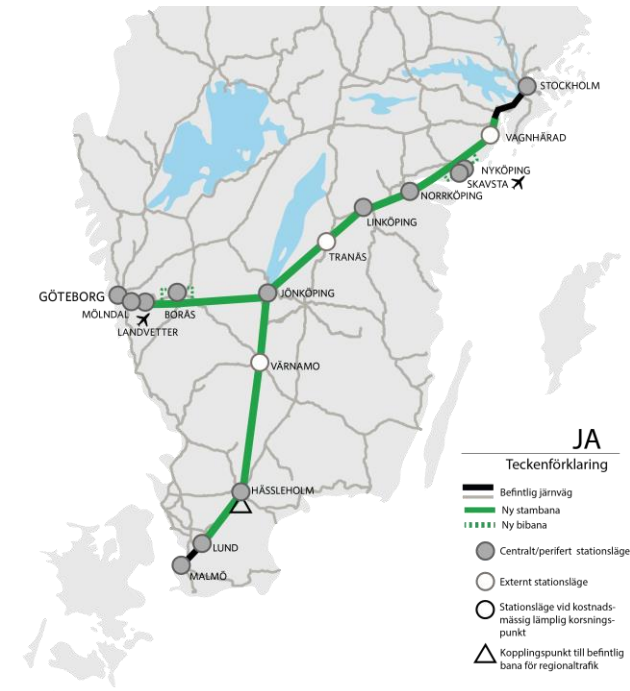
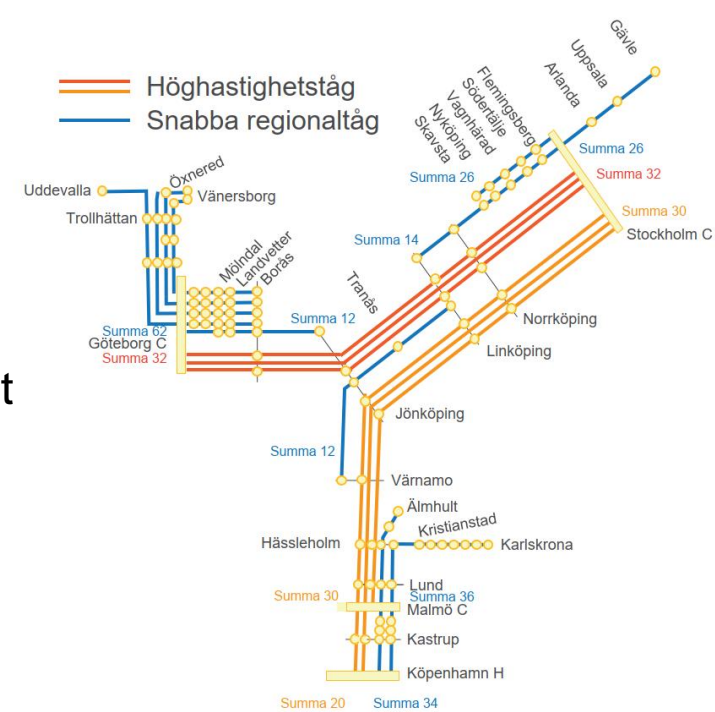
Närmast storstäderna angör både fjärr- och regionaltrafik huvudsakligen centrala/perifera stationslägen vilket

- möjliggör regionala resor mellan centrala stationslägen.
- möjliggör korta restider mellan ändpunkterna och de mellanliggande städernas centrala delar.

I systemets centrala delar utformat med stationer/bytespunkter i perifera/externa lägen som

- möjliggör ett regiontrafikupplägg kring Jönköping.
- möjliggör korta restider mellan ändpunkterna och de mellanliggande städerna.

I systemets södra del integrerad med befintlig infrastruktur vilket avlastar högt utnyttjad del av befintlig stambana.



JA

Teckenförklaring

- Befintlig järnväg
- Ny stambana
- ⋯ Ny bibana
- Centralt/perfirt stationsläge
- Extern stationsläge
- Stationsläge vid kostnads- mässig lämplig korsnings- punkt
- △ Kopplingspunkt till befintlig bana för regionaltrafik

Utredningsalternativ

Uppdraget ska enligt regeringen beskriva ”olika relevanta och kostnadseffektiva alternativ” som:

- rymmer ”inom en total investeringsram på **205 miljarder kronor**, i 2017 års prisnivå”,
- ökar ”**kapaciteten för person- och godståg** i den totala järnvägsanläggningen”,
- ger ”**korta restider** som främjar en **tydlig överflyttning** av resor från flyg till tåg”.

Utredningsalternativen

- är avsiktligt formade med inbördes skillnader för att dess olika effekter och konsekvenser ska bli tydliga,
- är inte optimerade utifrån, men ska beskrivas avseende, effekter och konsekvenser.

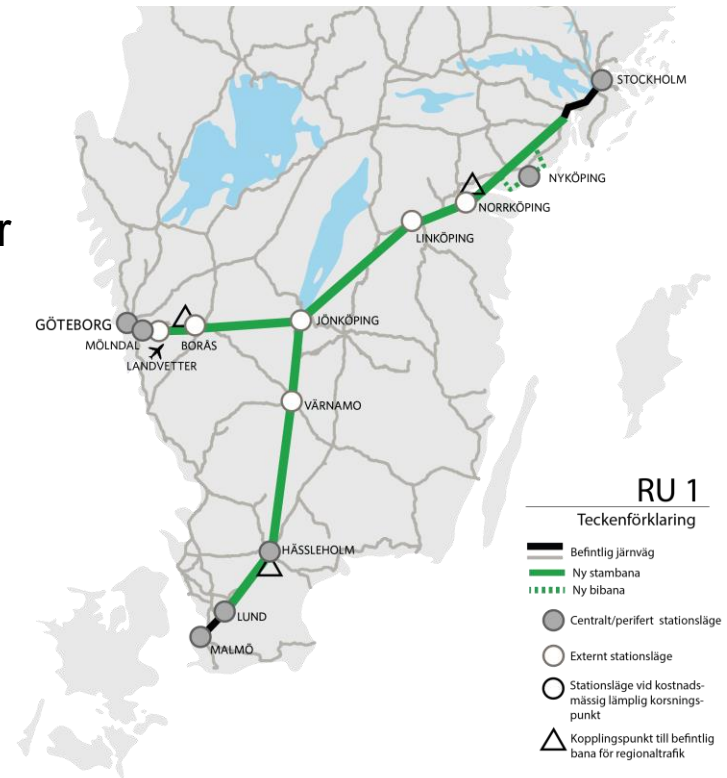
Utredningsalternativ – effekter och konsekvenser

För alternativen kommer samlade effektbedömningar göras och kostnader, effekter och konsekvenser ur en mängd aspekter beskrivas, tex;

- konsekvenser på bostadsbyggandet och bostadsmarknaden,
- konsekvenser för planeringen i berörda kommuner och regioner,
- möjligheten till överflyttning av resor från flyg till tåg,
- påverkan på långväga respektive kortväga resande och på godstransporter,
- förutsättningar för kommersiell trafik.

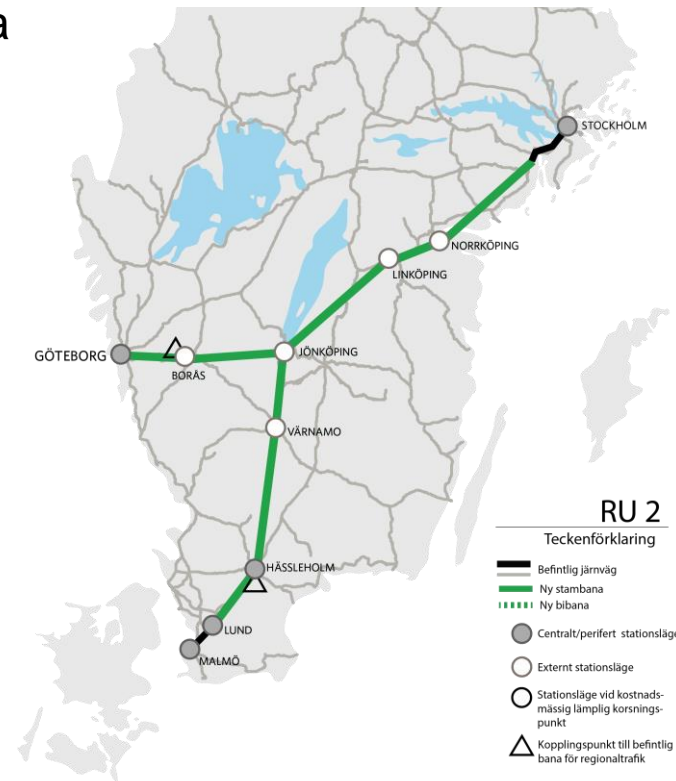
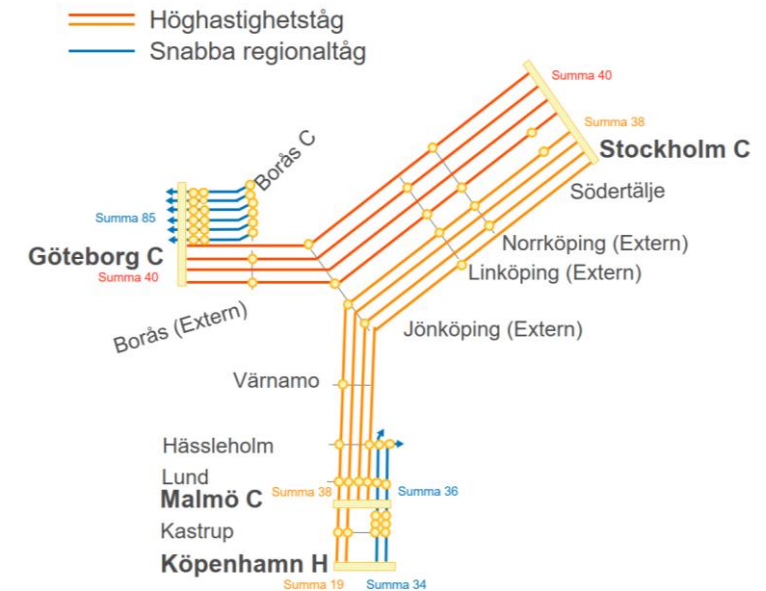
Utredningsalternativ RU1

- **Närmast storstäderna** integrerat med befintlig infrastruktur vilket
 - möjliggör regionala pendlingsresor till centrala stationslägen.
 - avlastar högt utnyttjade delar av befintliga stambanor.
- **I systemets centrala delar** utformat med bytespunkter i externa lägen vilket
 - möjliggör korta restider mellan ändpunkterna och de mellanliggande städerna.
 - möjliggör effektiva tågresor för resenärer med målpunkter även utanför nya stambanors infrastruktur.
- **På systemnivå**, jämfört med JA, bedöms RU1
 - innebära förändrade förutsättningar för stadsutveckling.
 - i mindre utsträckning bidra till regional utveckling i systemets centrala delar.
 - innebära nyttoförskjutning mot systemets ändpunkter.



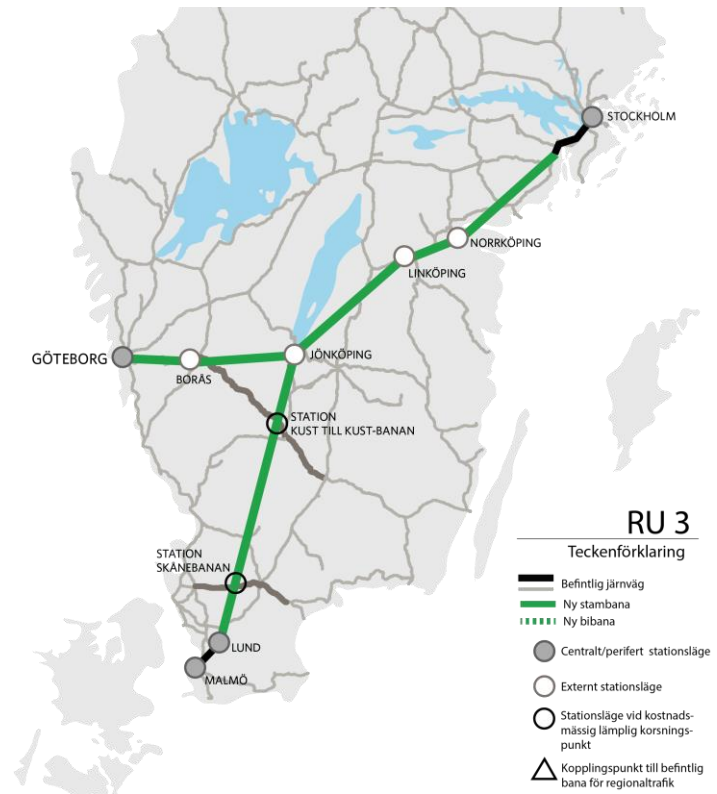
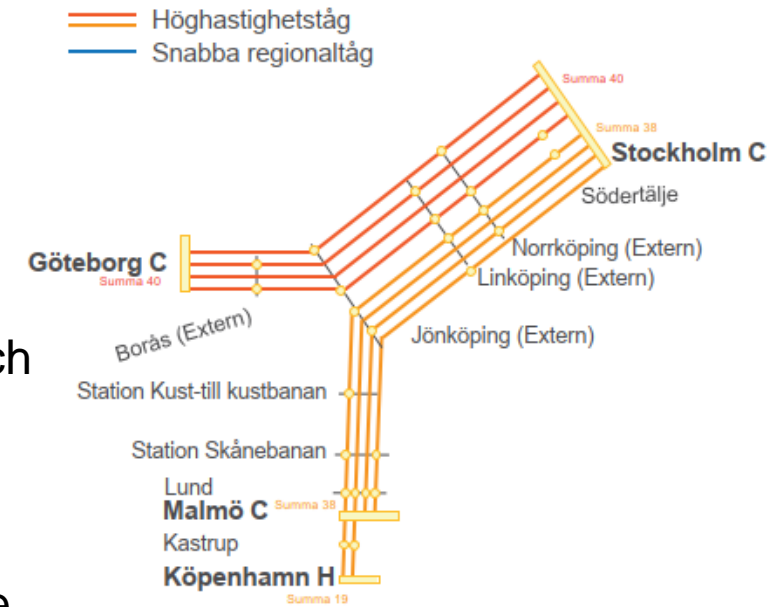
Utredningsalternativ RU2

- **I centrala och östra delen** utformat endast för trafikering med höghastighetståg med bytespunkter i externa lägen, vilket:
 - skapar utrymme för hög turtäthet i hela systemet.
 - möjliggör korta restider mellan ändpunkterna och de mellanliggande städerna.
 - möjliggör effektiva tågresor för resenärer med målpunkter även utanför nya stambanors infrastruktur.
 - innebär att befintliga järnvägar är ett avgörande komplement för det regionala resandet.
- **Närmast Göteborg och Malmö** integrerat med befintlig infrastruktur, vilket:
 - möjliggör regionala pendlingsresor till centrala stationslägen.
 - avlastar högt utnyttjade delar av befintliga stambanor.
- **På systemnivå**, jämfört med JA, bedöms RU2
 - innebära förändrade förutsättningar för stadsutveckling.
 - i mindre utsträckning bidra till regional utveckling i hela systemet.
 - innebära nyttoförskjutning mot systemets ändpunkter.



Utredningsalternativ RU3

- **Hela systemet** utformat endast för trafikering med höghastighetståg och med bytespunkter i externa lägen eller i korsningspunkter med befintlig järnväg, vilket:
 - skapar utrymme för hög turtäthet i hela systemet.
 - möjliggör korta restider mellan ändpunkterna och de mellanliggande städerna.
 - innebär att befintliga järnvägar är ett avgörande komplement för det regionala resandet och för resor till/från andra trafiksystem.
- **På systemnivå**, jämfört med JA, bedöms RU3
 - innebära förändrade förutsättningar för stadsutveckling.
 - i mindre utsträckning bidra till regional utveckling i hela systemet.
 - ge mindre avlastning av befintliga stambanor med följd att bland annat godstrafiken på dessa inte kan utvecklas i önskad omfattning.
 - innebära att nyttorna i huvudsak kommer det långväga resandet till gagn.



Allmän frågestund

Vid frågor ange ditt namn och organisation i chattfunktionen.

Synpunkter på uppdrag och alternativ

Talarordning Jönköping - Malmö

- Region Jönköpings län – 5 min
- Region Kronoberg – 5 min
- Region Skåne – 5 min
- Länsstyrelsen Skåne – 5 min
- Växjö, Kalmar, Karlskrona, Emmaboda, Nybro, Lessebo och Alvesta samt Region Kalmar län och Region Blekinge – 10 min
- Ljungby – 5 min
- Hässleholm – 5 min
- Eslöv – 5 min
- Lund – 5 min
- Värnamo – 5 min
- Malmö - 5 min
- Kävlinge - 5 min
- Vaggeryd – 5 min
- I mån av tid – övriga.

Summering och avslutning

