

I juni 2020 gav Regeringen Trafikverket i uppdrag att redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter angående nya stambanor för höghastighetståg för sträckorna Stockholm– Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå.

En delredovisning av uppdraget, där övergripande systemkonsekvenser redovisas, lämnades till Regeringskansliet den 31 augusti 2020. Uppdraget ska slutredovisas senast den 28 februari 2021.

I uppdraget ingår att Trafikverket vid genomförandet av uppdraget ska samråda med berörda kommuner och regioner.

Samrådsförfarandet kommer att ske genom hearings i början av november 2020.

För att sammanfatta den gemensamma ståndpunkten för de regioner och kommuner som ligger längs de föreslagna stambanornas sträckning har Region Jönköpings län tagit kontakter och påbörjat arbetet med att samla gemensamma ståndpunkter i ett antal positioner som redovisas i denna PM.

Förutsättningarna för samråd enligt Trafikverket

Trafikverket har utrett tre olika alternativ för hur nya stambanor ska kunna byggas, utifrån de förutsättningar som regeringen givit i uppdraget till Trafikverket, samt beskrivit ett jämförelsealternativ baserat på Sverigeförhandlingens förslag. Utifrån det material Trafikverket nu har redovisat har de efterfrågat synpunkter specifikt på:

- Hearingarna avser regeringsuppdragets upplägg, omfattning och de utredningsalternativ som analyseras, samt mer specifikt
- möjligheter och konsekvenser för bostadsbyggande samt övrig regional och kommunal planering

Av materialet Trafikverket har skickat ut för synpunkter framgår det att Trafikverket i uppdragets slutredovisning kommer att redogöra för samlade effektbedömningar, kostnader samt bedömda effekter och konsekvenser för alternativen samt sammanställa och bemöta inkomna synpunkter på en aggregerad tematisk nivå. Det kommer enligt Trafikverket, på grund av utredningsuppdragets korta genomförandetid, inte vara möjligt att hämta in synpunkter avseende analysresultat och beskrivningar av alternativens effekter och konsekvenser.

Övergripande synpunkter på Trafikverkets underlag

Regionerna och kommunerna längs de föreslagna sträckningarna som står bakom denna PM sammanfattar sina synpunkter i enlighet med följande:

Huvudsaklig ståndpunkt:

- Ur regeringens uppdrag framgår att Trafikverket ska samråda med berörda kommuner och regioner vid genomförandet av uppdraget. Det material som nu är presenterat är inte tillräckligt för att ett samråd ska kunna sägas ha skett. Materialet saknar väsentlig information för att kunna ta ställning till de olika utredningsalternativen.

Specifika synpunkter:

- Det alternativ som motsvarar en avvägning av kända kostnader och nyttor för satsningen är JA, jämförelsealternativet. De tre utredningsalternativen innebär negativa konsekvenser ur

ett samhällsperspektiv av olika art och grad. Då det inte går att utröna ur Trafikverkets material på vilket sätt kostnadsbesparingar har uppnåtts i jämförelse med utredningsalternativet är det inte möjligt att ta ställning till om något av de tre alternativen skulle vara en rimlig avvägning av kostnader och nyttor.

- Samtliga tre utredningsalternativ värnar möjligheten till ändpunktsresande inom systemet. För resande mellan de olika stationsorterna däremellan innebär utredningsalternativen däremot olika grader av hinder jämfört med JA. Det går inte att utläsa ur materialet hur Trafikverket bedömer konsekvenserna av detta. Då läget för de föreslagna externa stationslägena inte är närmare beskrivna är det också mycket svårt att uppskatta hur relevant järnvägen kommer att vara för resenärer vid respektive ort. Hur stort bedömer Trafikverket att resandet mellan två orter längs banan kan komma att bli när båda orterna har externa stationslägen och en resenär sålunda behöver företa minst två byten för att nå sin ändpunkt? Hur bedömer Trafikverket att den föreslagna flytten av stationslägen påverkar arbetsmarknaderna inom de olika regionerna?
- Trafikverket har valt att fokusera på ändpunktstrafiken och har i de olika alternativen gjort varierande grad av besparingar för de stationer som ligger mellan ändpunkterna. Konsekvensen för detta i form av samhällsnytta går inte att bedöma av materialet. Detta rör sig såväl om förutsättningarna för bostadsbebyggelse om Trafikverket frågat om inför hearingen, men också på möjligheten till arbetsmarknadsförstoring.
- Trafikverket har valt att inte beskriva vilken hastighet de utgått ifrån i sin bedömning, ej heller vilka tekniska lösningar de valt. Vilka konsekvenser får de val Trafikverket gjort men inte redovisar i form av kurvdragning och möjliga stationslägen? Hur bedömer Trafikverket att konsekvenserna i landsskapsbilen blir och har det påverkat bedömningarna i de tre alternativen?
- Endast utredningsalternativ ett har kvar landvetter som station, dock med externt stationsläge. Hur bedömer Trafikverket att effekten av tillgänglighet till landvetter blir för resande från orterna öster om flygplatsen, ställd mot kostnaden för att bygga en station? Och hur bedömer Trafikverket att överflyttning till tåg av resenärer till landvetter från Göteborg påverkas av ett externt stationsläge?
- Ur regeringens uppdrag framgår att Trafikverket ska beskriva alternativ för lokalisering och utformning av stationslägen och bibanor. I de tre utredningsalternativen framgår att Trafikverket ser framför sig ett antal externa stationslägen. Dessas läge mer specifikt och eventuella bibanor går dock inte att utröna ur underlaget. Vilka avvägningar har Trafikverket gjort för att komma fram till dessa slutsatser?
- Det framgår inte ur materialet vilka delar i de olika jämförelsealternativen som har inneburit besparingar ställt mot JA, och hur dessa står mot varandra. Hur har Trafikverket vägt för och nackdelar mot varandra i de tre utredningsalternativen och hur är dessa värderade? Bedömer Trafikverket att de tre utredningsalternativen har samma säkerhet i genomförandet och att de har samma totalkostnad?

Positioner nya stambanor - övergripande

Berörda regioner och kommuner är positiva till byggandet av nya stambanor och delar målbilden att dessa ska kunna förverkligas så snabbt och smidigt som möjligt. För att projektet ska nå sin fulla potential är det viktigt att projektets ändamål ligger fast över tiden. Det finns flera viktiga perspektiv att ta hänsyn till. I nedanstående positioner sammanfattas därför de viktigaste aspekterna att ha

2020-10-27

med sig i det fortsatt arbetet. Dessa positioner motsvaras i Trafikverkets material främst av jämförelsealternativet JA.

Ett hållbart samhällsbyggnadsprojekt med helheten i fokus

När staten tog ett samlat grepp kring arbetet med nya stambanor lanserades det helt riktigt som ett samhällsbyggnadsprojekt. Den bärande tanken när de första besluten om nya stambanor togs var att låta infrastrukturen också vara en drivkraft för hela samhällsbygganden och inte minst bostadsbyggandet. Att bygga hållbara samhällen är en självklarhet och vi anser att detta projekt, att bygga nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö med Jönköpings som nod, är det viktigaste för att åstadkomma en långsiktig hållbar samhällsutveckling. För att nå största möjliga samhällsnytta måste dock satsningen i alla delar få den rätta utformningen. Att staten genom Sverigeförhandlingen presenterade en helhetslösning för byggandet av nya stambanor var en avgörande framgångsfaktor. Fokus på helheten i samhällsbyggnadsprojektet måste även framgent vara en ledstjärna i arbetet med nya stambanor.

Alla kostnader och nyttor bör beaktas

Att hitta en naturlig avgränsning för ett strukturbildande samhällsbyggnadsprojekt är inte lätt. För att inte besluta om lösningar som är suboptimala ur ett helhetsperspektiv är det viktigt med långsiktighet och förmågan att tänka bort gränser, både när det gäller kostnader och nyttor. Detta samhällsbyggnadsprojekt bygger på samplanering och ju mer en part ändrar planeringen eller inte lämnar besked bestå svårare blir det för övriga parter att fatta långsiktiga investeringsbeslut. För att skapa en hållbar samhällsutveckling genom nya stambanor krävs beslut om och satsningar på allt från spår, stationer och nya kvarter till tåg o trafik från både stat, regioner, kommuner och den privata marknaden. Att se, förstå och beakta denna komplexa helhet är nyckeln till ett framgångsrikt genomförande.

Bra stationslägen viktigast

Byggandet av nya stambanor måste ha människors resbehov som utgångspunkt. Med denna utgångspunkt blir val av stationsorter och stationslägen helt

avgörande för att projektet nya stambanor ska kunna bli den motor för hållbar samhällsutveckling som tanken är.

Därför vill vi understryka hur viktigt det är med bra stationslägen och en stark samhällsplanering för att få ut den fulla samhällsnyttan ur satsningen. Att de nya stationerna kopplas samman med befintlig infrastruktur och integreras i berörda stadsstrukturer är helt nödvändigt.

Stabila planeringsförutsättningar, nyttja befintligt utrednings- och förhandlingsarbete.

Vid ett samhällsbyggnadsprojekt som Nya stambanor som spänner över många årtionden är det naturligt att planer kan behöva justeras och ställningstaganden omprövas men för att inte äventyra grundtanken och genomförandet måste stabila planeringsförutsättningar vara en grundförutsättning. I ett samplaneringsprojekt som detta är det om möjligt ännu viktigare. Därför måste tidigare arbeten och överenskommelser, inte minst Sverigeförhandlingens arbete, utgöra stommen även i fortsatt planering. Varje avsteg från tidigare överenskommelser skall övervägas mycket noggrant och konsekvenser och kostnader för alla parter bör beaktas.

Nya samband och nya strukturer

Grunden i samhällsbyggnadsprojektet nya stambanor är att föra människor, orter och marknader närmare varandra med hjälp av moderna och hållbara transporter. Potentialen för detta språng i utvecklingen varierar, visa relationer är i dag väl integrerade men det råder kapacitetsbrister i systemet. I andra relationer saknas det både spår och ändamålsenlig kollektivtrafik vilket gör att utbytet i dagsläget är mycket litet. Att kunna beaktat olika behov och beräkna potentialer är svårt men helt nödvändigt för att kunna förstå utvecklingsmöjligheterna i utbyggnadsstråket.

Regeringens uppdrag

Trafikverket ska redovisa uppdaterade kostnader och samlade effektbedömningar för olika relevanta och kostnadseffektiva alternativ för nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. En utgångspunkt är att alternativen ska ge korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg samt öka kapaciteten för person- och godståg. Analysen ska innehålla en bedömning av möjliga järnvägskorridorer/linjesträckningar, alternativa hastighetsstandarder och tekniska utformningar för olika delar av banan, samt alternativ för lokalisering och utformning av

stationslägen och bibanor. Hittills utfört planerings- och utredningsarbete ska vara en utgångspunkt, men också andra alternativ bör kartläggas och, om de är samhällsekonomiskt eller klimatmässigt mer effektiva, analyseras. Av redovisningen ska framgå hur olika alternativ kan påverka kostnadsskattningarna gällande investering respektive drift och underhåll, samhällsekonomisk lönsamhet samt dess bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen.

Trafikverket ska redogöra för vilken effekt olika alternativ bedöms ha på långväga respektive kortväga resande och på godstransporter samt hur väl de nya stambanorna integreras med den befintliga järnvägsanläggningen. Möjlighet till trafikering för bl.a. långväga persontågstrafik, trafik med snabba regiontåg, pendeltågstrafik samt godstrafik ska beskrivas liksom en bedömning av möjligheten att bedriva kommersiellt lönsam trafik med höghastighetståg för de olika alternativen. Effekter på restider och möjligheten till överflyttning av resor från flyg till tåg ska beskrivas.

Av redovisningen ska, kopplat till de föreslagna alternativen, därutöver framgå:

- kostnader för drift och underhåll inklusive livscykelkostnadsanalys,
- påverkan på investeringskostnader av industriella metoder som t.ex. prefabricering,
- risker i kostnadsutveckling samt övriga projektrisker, samt hur dessa är hanterade i beräkningarna,
- klimatpåverkan under byggskede och driftstiden,
- konsekvenser på bostadsbyggandet och bostadsmarknaden, inklusive konsekvenser för planeringen i berörda kommuner och regioner,
- effekter för landskap, kulturmiljö och biologisk mångfald under byggskede och driftstiden,
- tidpunkt för tidigast möjliga byggstart respektive trafikstart, samt
- övriga konsekvenser. Uppdraget gäller systemet för nya stambanor som helhet och resultaten ska presenteras dels för hela systemet, dels uppdelat på relevanta delsträckor.

Trafikverket ska vid genomförandet av uppdraget samråda med berörda kommuner och regioner.

Trafikverkets tre alternativ

Trafikverket har tagit fram tre utredningsalternativ för nya stambanor, som skiljer sig åt bland annat genom graden av integrering i befintligt järnvägssystem och lokalisering av stationerna längs banan.

RU1

Utredningsalternativ 1 (RU1) har en systemutformning och infrastruktur som möjliggör en avvägning mellan nationella och regionala funktioner och nyttor. I RU1 är delarna närmast storstäderna integrerade med det befintliga järnvägssystemet för att möjliggöra regionala pendlingsresor till centrala stationslägen och samtidigt avlasta delar av befintliga stambanor som har högt kapacitetsutnyttjande. Systemets centrala delar är istället utformade med bytespunkter till befintlig infrastruktur i externa lägen för att på så sätt knyta samman målpunkter i andra trafiksystem med målpunkter på nya stambanor. Upplägget skapar korta restider mellan ändpunkterna samt de mellanliggande städerna och möjliggör effektiva tågresor för resenärer även utanför nya stambanors infrastruktur. De korta restiderna mellan systemets ändpunkter bedöms ge goda möjligheter för överflyttning av resor från flyg till tåg.

RU2

I utredningsalternativ 2 (RU2) utgör de nya stambanorna huvudsakligen ett höghastighetssystem. Mellan Göteborg och Borås samt i Skåne trafikeras systemet även av regionaltåg medan de regionala resorna inom systemets mellersta och östra delar görs helt med höghastighetståg. I framförallt de östra delarna utgör befintliga järnvägar fortsatt ett viktigt komplement för det regionala resandet. Tex antas Nyköpingsbanan nyttjas för kompletterande pendel- och regionaltågstrafik till/från Stockholm C-Nyköping C via Vagnhärad. Eftersom systemets mellersta och östra delar (där banan är

2020-10-27

gemensam för trafiken Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö) enbart trafikeras av höghastighetståg ges utrymme för och en hög turtäthet i hela systemet. Under systemets högtrafiktimmar kan höghastighetståg trafikera fyra gånger i timmen i Norrköping, Linköping, Jönköping, Göteborg och Malmö till/från Stockholm, vilket innebär ett brett utbud avgångstider som gynnar överflyttning av resor från flyg till tåg.

RU3

Utredningsalternativ 3 (RU3) är ett helt separerat och renodlat höghastighetssystem med hög turtäthet. Höghastighetståg nyttjas även för regionala resor inom systemet. Systemutformningen utgörs i huvudsak av externa stationer i anslutning till större städer och bytesstationer i korsningspunkter med Kust till Kustbanan och Skånebanan. RU3 innefattar inga kopplingspunkter mot och få bytesmöjligheter till anslutande trafiksystem och bidrar därför i mindre utsträckning än övriga alternativ till avlastning av befintligt järnvägssystem och en ökad kapacitet i det totala järnvägssystemet. Systemet är designat för att främst serva resenärer med respektive stationsort eller stationslägets nära omland som start- eller slutdestination. Matarlinjer med buss eller spårvagn till/från centrala staden och god tillgänglighet med bil kännetecknar anslutande resor.