

Infrastrukturdepartementet

Kopia till:

[i.registrator@regeringskansliet.se](mailto:i.registrator@regeringskansliet.se)

## Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg – delredovisning 31 augusti 2020

Regeringen har den 25 juni 2020 gett Trafikverket i uppdrag att redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter angående nya stambanor för sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå.

Regeringen avser att säkerställa att utbyggnaden av nya stambanor sker på ett kostnadseffektivt sätt samt inom en kostnadsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. Redovisningen syftar till att ge regeringen underlag för bland annat ställningstaganden kring fortsatt planeringsarbete och finansiering av utbyggnad av nya stambanor.

Trafikverket har, jämfört med vid tiden för tidigare redovisade kostnadsuppskattningar, nu hunnit längre i sin planering av nya stambanor för höghastighetståg. Regeringen ser därför ett behov av en uppdaterad, samlad kostnadsbild och uppdaterade samlade effektbedömningar, inklusive analyser av transportpolitisk målfyllelse etc., för hela systemet, med mera.

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

### 1. Trafikverkets tidigare och pågående arbete

Trafikverkets nuvarande planering av nya stambanor och pågående planläggning begränsar sig till de tre delsträckor som är namngivna i den av regeringen beslutade Nationella Plan för transportsystemet 2018-2029, dvs. Ostlänken, Hässleholm-Lund och Göteborg-Borås.

Under tiden Sverigeförhandlingen pågick (2014-2017) hade Trafikverket i uppgift att bistå Sverigeförhandlingen med underlag som de efterfrågade. Systemets utformning med stationsorter och stationslägen togs fram av Sverigeförhandlingen och det är detta som Trafikverket har haft att utgå från i den fortsatta planeringsprocessen.

För att tydliggöra förutsättningarna för fortsatta planläggningsprocesser tog Trafikverket fram ett positionspapper, daterat 2018-10-05. Av positionspaperet framgår att planläggningen utgår ifrån de av Sverigeförhandlingen föreslagna stationsorterna med en förändring, att Mölnadal utreds istället för Mölnlycke. Vidare framgår att Ostlänken och Göteborg-Borås ska dimensioneras för 250 km/h men övriga delar av banan ska dimensioneras för 320 km/h.

De stationslägen/-lösningar, inom eller i anslutning till föreslagna stationsorter, som Sverigeförhandlingen och respektive stationskommun kommit överens om beaktas, men är inte styrande, i de pågående planläggningsprocesserna.

Trafikverket har tidigare redovisat två översiktliga kostnadsbedömningar för nya stambanor baserat på Sverigeförhandlingens förslag avseende stationsorter och stationslösningar:

- dels 230 miljarder kronor (+/- 30 miljarder) i prisnivå 2015-06 (*TrV 2016:096*) där systemet dimensionerades för 320 km/h och antogs byggas med fixerat spår.  
Uppräknat till prisnivå 2017-02 med hjälp av branschindex motsvarar detta 245 miljarder kronor (+/- 30 miljarder)
- dels 205 miljarder kronor (+/- 25 miljarder) i prisnivå 2015-06 där systemet dimensionerades för 250 km/h och antogs byggas med ballasterat spår.  
Uppräknat till prisnivå 2017-02 med hjälp av branschindex motsvarar detta 215 miljarder (+/- 25 miljarder)

Kostnadsnivån 205 miljarder finns beskriven i rapport 2017-08-30 (*TrV 2017:172*) som Trafikverket på uppdrag av Sverigeförhandlingen tog fram och som redovisar möjliga kostnadsreducerande åtgärder. Vidare finns också denna kostnadsnivå redovisat i en samlad effektbedömning, (förkortad SEB) daterad 2018-02-14. (*HH1801 Höghastighetsbanor (Järna-Göteborg, Jönköping-Lund), alt 2. (TRV 2014/54842)*)

Båda de tidigare redovisade kostnadsbedömningarna byggde på följande förutsättningar och antaganden:

- att anläggningen omfattade sträckorna Järna (Gerstabergr) - Almedal resp. Lund, det vill säga sammanlagt ca 68 mil ny dubbelspårig järnväg,
- att cirka två tredjedelar av systemet då befann sig i ett tidigt planeringsskede där utredning av alternativa sträckningar och annan formell planläggning inte påbörjats,
- att utbyggnaden skulle ske sammanhängande – dvs. inte ge upphov till tillkommande kostnader för provisorier kopplade till etappvis utbyggnad. Den sammanhängande utbyggnaden antogs också möjliggöra skalfördelar och ett successivt lärande som bidrar till substantiella kostnadsminskningar,
- att anpassning av lagstiftning bland annat kopplat till hantering av rena jordmassor längs linjen samt möjligheten att ställa krav på de tåg som

ska trafikera den färdiga anläggningen skulle komma till stånd så att en mer hållbar och kostnadseffektiv masshantering samt minskat behov av investeringar i fysiska bullerskydd (skärmar) kunde möjliggöras.

I Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 finns tre namngivna deletapper av de nya stambanorna med, dvs. Göteborg-Borås, Järna-Linköping (Ostlänken) respektive Hässleholm-Lund. Det innebär att det endast är på de tre deletapperna som det pågår arbete med planläggning. Den deletapp som kommit längst i planeringen är Ostlänken och med den kunskap som finns idag så kan vi konstatera att stadspassagera är mer kostnadsdrivande än vad som tidigare förutsatts.

På resterande tre femtedelar av systemet saknar Trafikverket uppdrag att påbörja planläggning. Det innebär att inga nya kalkyler eller justeringar av tidigare redovisade kostnadsbedömningar gjorts för hela systemet nya stambanor. Det innebär också att förutsättningarna för en sammanhängande utbyggnad inte finns idag.

Antagen anpassning av lagstiftning kopplat till masshantering och kravställning på fordon har i dagsläget inte kommit till stånd. Om detta inte kan lösas kommer det att innebära att kostnaderna kommer att öka ytterligare jämfört med vad som tidigare kalkylerats.

*Sammantaget bedömer Trafikverket att kostnaden för nya stambanor ligger i de övre spannen av tidigare redovisade kostnadsbedömningar.*

## 2. Trafikverkets inledande analys av föreslagen kostnadsram

*Trafikverkets bedömning är enligt ovan avsnitt 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.*

Trafikverket har, i både den inledande analysen och planeringen av det fortsatta uppdraget, utgått ifrån att föreslagen kostnadsram om 205 miljarder utgår från samma anslutningspunkter som tidigare kostnadsbedömningar d.v.s. Järna (Gerstabergr) – Almedal respektive Lund.

Kostnadspåverkande faktorer vid planering och byggande av nya stambanor för höghastighetståg kan delas in i följande fyra kategorier:

- *systemutformning* (t.ex. stationsorter och stationslägen, eventuella bibanor och kopplingspunkter etc.) utifrån avsedd funktion. Systemutformningen styr vilka olika järnvägskorridorer/linjestreckningar som möjliggörs mellan stationslägena.
- *tekniska standarder* (t.ex. hastighet, ballasterat/fixerat spår etc.),
- *produktionsteknik* (t.ex. industriell produktion, brolösningar etc.) och

- *planeringsförutsättningar* (möjligheter för en effektiv planering, utbyggnadsordning och takt).

Därutöver finns kostnadspåverkande faktorer som är svårare för Trafikverket att påverka såsom kostnadsutveckling i branschen, påverkan från lagstiftning o. dyl.

Trafikverkets inledande analys visar att omfattande förändringar krävs avseende framförallt systemutformningen om utbyggnaden ska rymmas inom en investeringsram om 205 miljarder. Nuvarande systemutformning som Sverigeförhandlingen tagit fram behöver ses över och omprövas avseende både antal stationer och stationslägen.

Trafikverket bedömer att större förändringar av systemutformningen är en avgörande faktor för att nå den angivna investeringsramen men även de övriga tre kostnadspåverkande faktorerna (teknisk standard, produktionsteknik och planeringsförutsättningar) behöver genomlysas. Alla potentialer till kostnadsreducerande åtgärder kommer att behöva analyseras i syfte att planera och genomföra åtgärderna på ett kostnadseffektivt sätt.

Trafikverket ser också ett fortsatt behov av att ovan nämnda anpassningar av gällande lagstiftning som låg till grund för tidigare kostnadsbedömningar kommer till stånd. Detta kommer även att vara till gagn för en stor del av övrig infrastrukturutbyggnad.

### 3. Trafikverkets inledande bedömning av övergripande systemkonsekvenser

Trafikverket bedömer att större förändringar av systemutformningen som kommer att bli nödvändiga kan ge nyttoförskjutningar mellan lokal-/regional- respektive nationell nivå.

Trafikverket bedömer också att förändringar gentemot nuvarande systemutformning har potential att ge effekter inom områdena kapacitet, restid, överflyttning (flyg till tåg), förutsättningar för kommersiell trafik mm.

Förändringar av systemutformningen bedöms även få konsekvenser på pågående planering och planläggning hos såväl Trafikverket som regioner och kommuner. Detta gäller i första hand delar av systemet där planeringen kommit långt, tillåtighetsbeslut finns och där planerad byggstart ligger inom de närmaste åren.

#### 4. Trafikverkets beskrivning av det fortsatta genomförandet av uppdraget

Hittills utfört planerings- och utredningsarbete utgör utgångspunkt för arbetet, men också andra alternativ kommer att kartläggas och, om de bedöms ha potential att vara samhällsekonomiskt eller klimatmässigt mer effektiva, analyseras och redovisas.

I uppdraget görs en genomlysning av nuvarande systemutformning och identifiering av möjliga alternativa systemutformningar. Dessa alternativ ska enligt uppdraget:

- rymmas inom kostnadsramen 205 miljarder kronor,
- ge korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg,
- öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen.

Parallellt med översynen av systemutformningen kommer en inventering och genomlysning att göras av vilka övriga möjligheter till kostnadsreduceringar som finns.

Jämförelsealternativet (JA) är nuvarande systemutformning för vilken också en uppdaterad kostnadsbedömning kommer att göras. I detta ingår att ta fram uppdaterade kostnader för de tre namngivna projekten i nationell transportplan som ingår i nya stambanor: Göteborg-Borås, Järna-Linköping (Ostlänken) och Hässleholm-Lund.

Några samråd med kommuner och regioner har av tidsskäl inte varit möjligt inför denna delredovisning. Detta kommer att ske i det fortsatta arbetet. Någon formell remisshantering kommer inte hinnas med under uppdraget.

#### 5. Trafikverkets organisation för Nya Stambanor

Trafikverket driver i dag de delar som ingår i nationell plan som tre projekt med stöd av en koordinerande programorganisation benämnd En ny generation järnväg – utbyggnad av nya stambanor (NGJ). Från och med 1 oktober 2020 kommer alla delar inordnas i en ny och sammanhållen projektorganisation inom Trafikverket benämnd Nya Stambanor.

Hela systemet kommer i detta uppdrag och i linje med den nya organisationens syfte att betraktas och analyseras som ett sammanhållet projekt.