



BESLUTSUNDERLAG - VAL AV LINJESTRÄCKNING OCH STATIONSORTER

Detta dokument syftar till att beskriva bakgrunden till de val av linjesträckningar och stationsorter Sverigeförhandlingen beslutat att starta förhandlingen avseende höghastighetsjärnvägen Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö med.





Sammanställning av föreslagna stationer

Station	Kommun	Län/Region
Vagnhärad	Trosa	Södermanland
Nyköping	Nyköping	Södermanland
Skavsta flygplats	Nyköping	Södermanland
Norrköping	Norrköping	Östergötland
Linköping	Linköping	Östergötland
Tranås	Tranås	Jönköping
Jönköping	Jönköping	Jönköping
Borås	Borås	Västra Götaland
Landvetters flygplats	Härryda	Västra Götaland
Mölnlycke	Härryda	Västra Götaland
Värnamo	Värnamo	Jönköping
Hässleholm	Hässleholm	Skåne
Lund	Lund	Skåne

Inledning

Enligt det kommittédirektiv som gäller för Sverigeförhandlingen (2014:106) ska vi bland annat

- föreslå en utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnvägar Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö, och
- förhandla med berörda aktörer om lösningar för spår och stationer.

För att överhuvudtaget kunna ta beslut om utbyggnadsstrategier respektive välja ut vilka kommuner förhandlingen ska inledas med behöver val göras avseende vilka stationer som är aktuella. Alternativet hade varit att förhandla med alla som är intresserade, men även då hade det förr eller senare varit nödvändigt att välja ut vilka stationer som de facto ska byggas. Vårt val har varit att välja ut vilka stationer som kan vara aktuella innan förhandlingen börjar. Ett skäl för detta är att kriterierna då tydligt kan utgöras av sakskalet som kan beskrivas och jämföras. Hade förhandlingen startat med alla tänkbare kommuner hade risken varit att urvalet påverkats av vilka kommuner som kan skjuta in mest i en medfinansiering, och det har aldrig varit avsikten att en kommun ska kunna "köpa sig förtur". Ett annat alternativ hade varit att bygga alla de stationer som på något sätt ingått i Trafikverkets pågående planeringsprocesser, vilket enligt vår bedömning hade blivit för många för att kunna uppnå de syften och mål som avser

ändpunktstrafiken (och naturligtvis inte möjligt genom Småland där val av sträcka varit nödvändig). Att välja ut alla stationer skulle också bidra till en ännu högre kostnadsnivå.

I vår delrapport "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" (SOU 2016:3; se www.sverigeforhandlingen.se), som överlämnades till infrastrukturminister Anna Johansson den 12 januari 2016, anges hur vi ser på syften och mål med höghastighetsjärnvägen Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Med utgångspunkt i dessa syften och mål har ett antal kriterier tagits fram eftersom det, som framgår ovan, enligt vår uppfattning varit nödvändigt för att välja ut/bort stationsorter.

I det följande beskrivs de syften, mål, kriterier med mera som legat till grund för vårt beslut om vilka stationer vi inleder förhandlingarna med.

De alternativa sträckningar genom Småland och Skåne som analyserats har varit de som i Trafikverkets utredningar benämns US1 (via Jönköping–Värnamo–Helsingborg), US2 (via Jönköping–Värnamo–Hässleholm) och US5 (via Jönköping–Växjö–Hässleholm). Som del i en känslighetsanalys har även sträckningar ett alternativ där Stockholm–Malmö inte går in i Jönköping, men där Jönköping förbinds med ett "triangelspår", analyserats.

Syfte och mål med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen

Valet av linjesträckningar och stationsorter bör, enligt vår uppfattning, ta sin utgångspunkt i de syften och mål vi satte upp för höghastighetsjärnvägen i vår delrapport "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" (SOU 2016:3; se www.sverigeforhandlingen.se). Därför redogörs här inledningsvis för de textavsnitt i delrapporten som har bäring på just dessa frågor.

Vår tolkning av innebörden av kommittédirektivet är att utbyggnaden syftar till att

- knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra,
- bidra till utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige,
- bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken och
- bidra till ett ökat bostadsbyggande.

Utbyggnaden ska

- ske snabbt,
- maximera den samhällsekonomiska lönsamheten och
- vara kostnadseffektiv.

Vidare ska utbyggnaden

- i första hand möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik med tåg mellan Stockholm C och Göteborg C samt mellan Stockholm C och Malmö C,
- i andra hand möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig storregional trafik med tåg, och

- i tredje hand bidra till att frigöra kapacitet på befintlig Västra och Södra stambana för en kombination av mer regionaltrafik, godstrafik och bättre punktlighet.

I delrapporten föreslår vi också att höghastighetsjärnvägen ska uppfylla ett antal mätbara och uppföljningsbara mål vad gäller bland annat restider och punktlighet, nämligen följande:

- Tåg Stockholm C – Göteborg C utan uppehåll på mellanliggande stationer ska kunna köra sträckan på högst två timmar.
- Tåg Stockholm C – Malmö C utan uppehåll på mellanliggande stationer ska kunna köra sträckan på högst 2 timmar och 30 minuter.
- Höghastighetsjärnvägen ska byggas på ett sådant sätt att de tåg som trafikerar den tekniskt sett också ska kunna nå bland annat Arlanda, Uppsala, Kastrup, Köpenhamn och Hamburg.
- Höghastighetsjärnvägen ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i bland annat ökat bostadsbyggande.

Det är vidare vår bedömning att dessa syften och mål inte kan uppnås om höghastighetsjärnvägen trafikeras av en alltför stor blandning av trafik med olika egenskaper, om kapacitetsutnyttjandet blir för stort och/eller om punktligheten inte förbättras avsevärt. Annars riskerar höghastighetsjärnvägen att drabbas av liknande problem som drabbar dagens järnvägstrafik.

Som konsekvens av ovanstående anges i delrapporten att vi, för sådant som har bäring på linjedragning och stationslägen, föreslår att

- antalet stationer ska begränsas för att hålla nere risken för kapacitetskonflikter mellan tåg med olika genomsnittshastighet och för att begränsa kostnaderna,
- antalet hopkopplingar med det övriga järnvägsnätet ska minimeras,
- Sverigeförhandlingen ska ta fram urvalskriterier för vilka orter som eventuellt kan vara lämpliga för nya stationer. Exempel på sådana urvalskriterier, enligt nuvarande planeringsläge och utan prioriteringsordning, är;
 - det nationella intresset för en station på en enskild ort,
 - viljan till lokal och regional medfinansiering, baserat på vilka lokala och regionala nyttor stationsläget får,
 - ortens storlek och nationella/regionala betydelse,
 - prognosticerat resandeunderlag, och
 - en uttalad ambition från den regionala kollektivtrafikmyndigheten att upphandla kompletterande storregional tågtrafik.

Urvalskriterier

För val av linjesträckningar och stationsorter har vi, med utgångspunkt i ovanstående syften och mål från delrapporten, brutit ner dessa i ett antal kriterier som behöver uppfyllas. Vi har, för att kunna välja respektive välja bort stationsorter, använt oss av följande urvalskriterier (utan inbördes prioriteringsordning):

1. Antal invånare i tätorten.
2. Prognosticerade resandeströmmar.
3. Stationens betydelse som bytespunkt för interregionalt tågresande.
4. Antal bostäder som genereras av höghastighetsjärnvägen till år 2035.

Underlag för att bedöma hur dessa kriterier uppfylls är följande:

- Kriterie 1-3: Samma kriterier som Trafikverket använder i samband med utformning av stationer; se Trafikverkets Riktlinje ”Stationens basfunktioner och klassindelning” (TDOK 2013:0685). Genom att använda denna riktlinje, som vi bedömt kan användas som utgångspunkt även i vårt arbete, används kriterier som redan är förankrade – även om ändamålet är ett annat.
- Kriterie 1: Underlag för kriterie 1 är Statistiska Centralbyråns (SCB) senaste tätortsstatistik (2010), uppräknad i de fall en tätort ligger nära kriteriegränsen eftersom tätortsstatistiken är fem år gammal. Kriteriegränsen är satt till minst 50 000 invånare i tätorten vilket överensstämmer med Trafikverkets riktlinje enligt ovan (TDOK 2013:0685).
- Kriterie 2: Underlag för kriterie 2 är Trafikverkets prognoser från juni 2015. Kriteriegränsen är satt till minst 3 000 på- och avstigande per årsmedeldygn vilket överensstämmer med Trafikverkets riktlinje enligt ovan (TDOK 2013:0685).
- Kriterie 3: Här är utgångspunkten orter med anslutande järnvägar för interregionalt tågresande, vilket t.ex. handlar om bytespunkter mot Kust till kustbanan, Skånebanan och Kristianstad/Blekinge.
- Kriterie 4: Detta kriterie utgår från de nyttoanalyser berörda kommuner levererade till Sverigeförhandlingen hösten 2015. Här är kriteriegränsen satt vid minst 1 300 nya bostäder kopplade till utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen till år 2035.

Anmärkning: Alla fyra kriterier ovan måste inte vara uppfyllda.

Därutöver har valet påverkats av följande parametrar:

1. Investeringskostnad.
2. Samhällsekonomiska nyttor.
3. Samhällsekonomisk kalkyl (NNK).
4. Restid mellan ändpunkterna.
5. Eventuella styrande dokument.

Underlag för att bedöma hur dessa parametrar är följande:

- Investeringskostnad, samhällsekonomiska nyttor, samhällsekonomiska kalkyl: Trafikverkets kalkyler av US1, US2 och US5 2015-12-04; se www.trafikverket.se. Som del i en känslighetsanalys har även sträckningar ett alternativ där Stockholm–Malmö inte går in i Jönköping, men där Jönköping förbinds med ett ”triangelspår”, analyserats.
- Restid mellan ändpunkterna: Högst 2 timmar för tåg utan uppehåll Stockholm – Göteborg respektive högst 2,5 timmar Stockholm – Malmö.
- Eventuella styrande dokument: Här ingår Trafikverkets ansökan om tillåtighetsprövning av sträckan från Järna och nästan fram till Linköping, utredningskorridoren mellan Bollebygd och Mölnlycke, samt fastställd Nationell plan beroende när i tiden ett objekt finns med i planen. Dessa styrande dokument måste dock inte vara styrande för slutresultatet av förhandlingen.

Övriga nyttor som redovisats av kommuner och regioner har inte fällt avgörande vad gäller val av linjestreckningar och stationsorter. Dessa redovisningar har oftast hållit en bra kvalitet när det gäller kvalitativa beskrivningar, men skillnaderna har inte varit sådana att de blivit alternativskiljande vad gäller orter som legat nära gränsen för att kvalificera sig eller ej.

För stationen vid Landvetters flygplats är inte alla dessa kriterier tillämpbara. Här har vi, trots det, ansett att det är rimligt att det byggs en station om järnvägen ändå ska dras förbi flygplatsen - några andra kriterier än det har vi inte tagit fram just för Landvetters flygplats.

Underlagsrapporter

Exempel på viktigare skriftliga underlagsrapporter framgår nedan. Sammanställningen avser rapporter som använts som underlag för dels urval av linjestreckning och stationsorter, men också stationernas placering (centralt, externt, bibana etc.) och stationens storlek (långa eller korta tåg).

- Banverket, ”Järnvägsutredning/MKB. Kust till kustbanan delen Mölnlycke-Rävlanda/Bollebygd. Beslutshandling”, 2007
- Banverket, ”Förstudie Bollebygd-Borås. Beslutshandling”, december 2007.
- Kommissionens beslut av den 20 december 2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Infrastruktur hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (2008/217/EG, punkt 4.2.20.2).
- Banverket, ”Förstudie Götalandsbanan delen Linköping – Borås, Slutrapport”, 2010-03-17, Trafikverkets diarienummer F08-12021/SA20.
- Banverket, ”Förstudie Almedal-Mölnlycke. En del av Götalandsbanan. Slutrapport”, mars 2010.
- Banverket, ”Järnvägsutredning Ostlänken, sträckan Järna-Norrköping (Loddby), En del av Götalandsbanan. Slutrapport”, mars 2010.
- Trafikverket, ”Järnvägsutredning Ostlänken, delen Norrköping (Loddby)-Linköping C, Slutrapport”, 2010-06.
- Trafikverkets Riktlinje ”Stationens basfunktioner och klassindelning” (TDOK 2013:0685).



- Trafikverkets "Teknisk systemstandard för höghastighetsbanor" (TDOK 2014:0159, punkt 8.6.1).
- Trafikverket, Excelfil "på-av_sammanställning_2015-06-24", mejl 2015-06-24
- Trafikverket, "Begäran om tillåtlighetsprövning" inklusive bilagor, 2015-11-10, Trafikverkets diarienummer TRV 2014/35728.
- Trafikverket, "Järnvägssystemet Järna-Stockholm Kapacitetsanalys och objektsbeskrivning. Underlag till Sverigeförhandlingen", 2015-11-16
- Trafikverket, "RAPPORT Översiktlig design och systemlösning Höghastighetsjärnväg Jönköping-Malmö" med bilagor, 2015-12-01, Trafikverkets projektnummer: 2015/150444.
- Trafikverket, "RAPPORT Översiktlig design och systemlösning Höghastighetsjärnväg Linköping-Borås" med bilagor, 2015-12-01, Trafikverkets projektnummer: 2015/150444.
- Trafikverket, "RAPPORT Utbyggnadsstrategier och förhandlingsunderlag för höghastighetsjärnvägar Underlag till Sverigeförhandlingen", 2015-12, Trafikverkets publikationsnummer 2015:241.
- Trafikverket, "Höghastighetsbanor, (Linköping-Bollebygd, Mölnlycke-Almedal, Jönköping-Lund), US1, YTR001", 2015-12-04, Trafikverkets Ärendenummer Objekt nummer: TRV 2014/12802; YTR001 (US1).
- Trafikverket, "Höghastighetsbanor, (Linköping-Bollebygd, Mölnlycke-Almedal, Jönköping-Lund), US2D, YTR001", 2015-12-04, Trafikverkets Ärendenummer Objekt nummer: TRV 2014/12802; YTR001 (US2D).
- Trafikverket, "Höghastighetsbanor, (Linköping-Bollebygd, Mölnlycke-Almedal, Jönköping-Lund), US5, YTR001", 2015-12-04, Trafikverkets Ärendenummer Objekt nummer: TRV 2014/12802; YTR001 (US5).
- Trafikverket, "RAPPORT Stationslokalisering och stadsutveckling Central eller perifer lokalisering av nya stationer? Underlag till Sverigeförhandlingen Arbetsmaterial 2016-01-14.
- Trafikverkets Riktlinje "Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer" (TDOK 2015:0085).
- Sverigeförhandlingens delrapport, "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" (SOU 2016:3), 2016
- Trafikverket, "RAPPORT Trafikeringsrapport Trafikering höghastighetsjärnväg i olika tidsperspektiv. Underlag till Sverigeförhandlingen", 2016-01-12.
- Nyttanalyser från kommuner och regioner hösten 2015.