

Sverigeförhandlingen

Kopia till:

Trafikverket

*Sivert Roger, PLnpv; Barkelius Johan, JPr; Magnusson Jan, IVsy1; Fällbom Anna, Splk; Nyqvist Havin, UHT; Carlgren Johan, PLnpt; Andersson Helena, PLnpp; Westin Pär-Erik, PLnpp; Salmela Merja, PRolp; Lennefors Lennart, PLnpp; Lennartsson Jonatan, UHje; Karlsson Joakim, UHtv; Eriksson Lena, US; Persson Håkan, PLnpp; Kalander Lennart, PLnp*

## Uppdrag 68: HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGENS SIDOSYSTEM

### 1. Bakgrund

En ny höghastighetsjärnväg (HHJ) ställer höga krav på anläggningens robusthet och tillförlitlighet för att trafiken ska ha förutsättningar att kunna uppnå en hög punktlighet och kunna bedrivas effektivt. Detta ställer krav på både ett proaktivt underhåll och att sidosystemens anläggningar och tjänster utformas effektivt. Det är centralt att HHJ och sidosystemens anläggningar studeras och planeras i samma kontext. Med järnvägens sidosystem avses i detta PM: underhållsdepå, reservdelslager, omloppsnära uppställning på sträcka och i ändpunkter, etableringsplats för tvåvägsfordon och montageplats för växlar.

I Sverigeförhandlingens (SF) uppdragsbeskrivning 68 HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGENS SIDOSYSTEM till Trafikverket hänvisas till SFs delrapport 2 (SOU 2016:3, januari 2016).

I denna rapport konstateras:

- att det inte går att förutsätta att befintliga depåer och verkstäder kan användas för de tåg som ska trafikera höghastighetsjärnvägen
- att byggandet av depåområden är förknippade med kostnader, och att det också här krävs en planeringsprocess på flera år för att hitta markområden som är lämpliga för detta ändamål.

Vidare konstaterar SF att det även i andra sammanhang har lyfts frågor om behov och placering av depåer med mera och att det är oklart hur dessa frågeställningar ska hanteras, var de hanteras och när de ska hanteras.

Mot denna bakgrund önskar SF att Trafikverket utreder hur det fortsatta arbetet med kapacitet och markåtkomst för depåer, verkstäder och banunderhåll kan fungera för att det ska kunna säkerställas att detta fungerar när höghastighetstågstrafiken startar.

Trafikverket delar SF:s uppfattning avseende behov av att utreda sidosystemet samt att frågeställningen är bred och juridiskt komplex.

I Trafikverkets rådgivande dokument *Tydligare ansvarsfördelning utvecklar järnvägen från september 2011* uttrycks följande:

*”För att utveckla järnvägstrafiken krävs mer mark. Det finns en konflikt vad marken runt om järnvägen skall användas till – speciellt i storstadsregionerna där behovet också är störst. Trafikverket tar nu fram planer för transportsektorns samlade framtida markbehov tillsammans med branschen och kommunerna. Trafikverket ska ha rådighet över mark för befintliga järnvägslinjer och för förutsebara om- och utbyggnader av järnvägslinjer. Genom klassning som riksintresse ska mark också säkras för nyanläggning och utbyggnad av bytespunkter, depåer och terminaler.”*

I ett flertal utredningar, senast i den s.k. Alexandersson-utredningen (SOU 2015:110), konstateras att planering av sidosystemet är ett stort eftersatt område och som har en otydlig lagstiftning för att fungera effektivt.

Vagnparken har ökat kraftigt de sista årtiondena, bristen på depåyta är påtaglig och tomgångskörningen är hög vilket bidrar till ytterligare förseningstimmar och kostnader i trafiksystemet.

Det finns flera principiella frågeställningarna kring järnvägens sidosystem som berör både befintligt sidosystem och kommande behov för höghastighetståg. I Programmet för *En ny generation järnväg (NGJ)* startas därför upp ett projekt som kommer att utreda sidosystemet i dess helhet. Det går inte att bryta ut enbart höghastighetstågen eftersom dessa tåg i många fall behöver samverka i depåer etc. med lokala och regionala tåg i sidosystemet. Utredningen kommer sannolikt att bli relativt omfattande och pågå under 2017-18 med olika delredovisningar. Utkast till innehållet i detta uppdrag bifogas PM:et.

Det Trafikverket redovisar i detta PM är de förutsättningar som gäller idag och då med fokus på den juridik och Trafikverkets tolkning av densamma som visar på vilka förutsättningar det finns att säkerställa ett effektivt sidosystem för höghastighetssystemet. PM:et utgör ett av flera underlag till SF:s slutrapport.

## 2. Höghastighetssystemets sidosystem och Trafikverkets juridiska möjligheter

På uppdrag av Trafikverket har företaget Afab Train i rapporten *Höghastighetståg, sidofunktioner depåer, 2016-06-13 rev. 2016-08-26* beskrivit

- dels vilka fordon som idag finns på höghastighetsbanor, deras underhåll och vilka systemutvecklingssteg som föreligger
- dels vilka depådimensioner och funktioner som kan komma att krävas, samt vilka geografiskt realiserbara platser dessa kan placeras på med för- och nackdelar.

Rapporten ska ses som ett kunskapsunderlag för den fortsatta planeringen.

De ingående delarna i höghastighetssystemets sidosystem är:

- 1) Underhållsdepå Kompletta bas
- 2) Underhållsdepå Mindre
- 3) Reservdelslager
- 4) Omlopps nära uppställning i ändpunkter
- 5) Omlopps nära uppställning på sträcka
- 6) Etableringsplats för tvåvägsfordon
- 7) Montageplats för växlar

Nedan formulerade krav för de ingående delarna i höghastighetssystemets sidosystem är beskrivna i dokumentet *Teknisk systemstandard (TSS)* som i sin tur utgår från det gemensamma europeiska regelverket för höghastighetsbanor (TSD) som ska gälla inom EU.

## 2.1 Kravställning i TSS på de ingående delarna i höghastighetssystemets sidosystem

### 2.1.1 Underhållsdepå Komplet bas

- a. Anläggningen avser underhållet av infrastruktur och ska utformas med ett tillräckligt antal kompletta underhållsdepåer så att alla delar av anläggning kan nås från en komplett underhållsdepå via höghastighetsbana samt att varje underhållsdepå servar ca 150 km höghastighetsjärnväg (UIC-standard).
- b. Den kompletta underhållsdepån ska ha anslutning till båda spåren på höghastighetsjärnvägen och placeras så att den har tillgång till så väl vägnät som det konventionella järnvägsnätet. Inom depåns område ska det finnas möjlighet att placera servicebyggnader (lunchrum, toaletter, kontorslokaler), verkstadslokaler, parkerings-/servicespår, reservdelsförråd och parkeringsplats.
- c. Varje underhållsdepå Komplet bas skall ha en total yta av minimum 4 hektar. Ytan skall vara rektangulär med en geometri av ca 100 x 400 meter.

### 2.1.2 Underhållsdepå Mindre

- a. Anläggningen avser underhållet av infrastruktur och ska utformas med ett tillräckligt antal mindre underhållsdepåer så att det inbördes avståndet mellan underhållsdepåer (kompletta och mindre) inte överstiger 60 km.
- b. Den mindre underhållsdepån ska ha anslutning till båda spåren på höghastighetsjärnvägen och placeras så att den har tillgång till så väl vägnät som det konventionella järnvägsnätet. Inom depåns område ska det finnas ett parkeringsspår avsett för underhållsfordon. I anslutning till parkeringsspåret skall det finnas en hårdgjord yta om ca 4000 kvadratmeter. Inom depån skall man kunna placera ett mindre antal servicebyggnader, materialupplag och parkeringsplats.

### 2.1.3 Reservdelslager

Strategiska reservdelar som är av vikt för anläggningens funktion ska placeras på de reservdelsförråd och materialupplag som kommer finnas inom underhållsdepåernas områden. Reservdelslagren kan komma att placeras både inom de kompletta depåerna och inom de mindre depåerna och avser underhållet av infrastruktur.

### 2.1.4 Omloppsnära uppställning i ändpunkter

Något särskilt krav i TSS finns inte beskrivet.



### 2.1.5 Omloppsnära uppställning på sträcka

Något särskilt krav i TSS finns inte beskrivet. Finns dock beskrivet i *Övergripande programkrav 3.0 (ÖPK)* för höghastighetssystemet, där anges att *Uppställningsspår för omloppsnära uppställning ska inom anläggningen finnas i Linköping, Jönköping och Borås. Tågrörelser till och från dessa ska kunna ske utan korsande tågväg med huvudtågspår.*

### 2.1.6 Etableringsplats för tvåvägsfordon

Anläggningen ska utformas med ett tillräckligt antal etableringsplatser för tvåvägsfordon så att det inbördes avståndet inte överstiger 30 km. Etableringsplatserna får rymmas inom underhållsdepåerna. Etableringsplatserna innefattar påkörningsramp till banan och ska utformas så att en lifträlsbil 25 (LRB 25) kan etableras på platsen.

### 2.1.7 Montageplats för växlar

Montageplatser för växlar ska anordnas i anslutning till alla växlar. Montageplatsen skall användas vid det modulbaserade växelunderhåll som föreskrivs i TSS. Montageplatserna ska användas för ett förmonterat växeldelar så att större moduler i växeln byts på en gång istället för i mindre delar.

Storleken ska vara ca 2 x 10 meter större än den största växelmodul som förekommer i den berörda växeln. Till detta kan tillkomma ytterligare mark för t ex kranar samt tillfartsvägar och uppställningsplats för fordon, bodar, mm. men som får lösas från fall till fall.

## 2.2 Trafikverket juridiska möjligheter

Trafikverket kan med stöd av *Lag om byggande av järnväg (LBJ)* ta mark i anspråk för den järnvägsanläggning som Trafikverket ska vara infrastrukturförvaltare för. Med järnvägsanläggning menas enligt LBJ 1 kap. 1 §:

- spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande
- signal- och säkerhetsanläggningar i övrigt
- trafikledningsanläggningar
- samt anordningar för elförsörjning av trafiken.

Banverket har år 2000 förtydligat vad som kan ingå i en järnvägsanläggning, och den bedömningen gäller än idag. I järnvägsanläggningen kan, utöver det som nämns ovan, följande ingå:

- teknikhus
- underhålls-, skydds- och säkerhetszoner,
- bullerskyddsanordningar
- service- och räddningsvägar
- tryckbankar
- planskilda passager.



### 2.2.1 Underhållsdepåer, Reservdelslager och Omloppsnära uppställning i ändpunkter

Som en följd av ovan är Trafikverkets tolkning att man inte kan ta mark i anspråk för servicebyggnader, verkstadslokaler, reservdelsförråd, uppställning i ändpunkter och parkeringsplatser för tåg med stöd av LBJ.

Trafikverket kan inte heller ta mark i anspråk för sådana parkerings- och servicespår som Trafikverket inte ska vara infrastrukturförvaltare för.

Det innebär att markåtkomsten för sådana anläggningar som faller utanför 1 kap. 11 LBJ måste ordnas på annat sätt, än med stöd av LBJ.

De möjligheter som står till buds är rent formellt förvärv, arrende/nyttjanderätt och expropriation. Dessutom kan mark tas i anspråk med stöd av en lagakraft vunnit detaljplan (vilket normalt sker genom kommunens försorg).

Såvitt Trafikverket kan bedöma kan verket i dagsläget inte förvärva mark för en verksamhet som någon annan ska bedriva, oaktat vilket intresse Trafikverket har av verksamheten.

Det är också tveksamt om ett järnvägsspår som ingår i en underhållsdepå är en järnvägsanläggning i LBJ:s mening, oavsett vem som driver anläggningen.

Denna tillämpning av lagen innebär att någon annan aktör måste driva dessa anläggningar, och ordna markåtkomsten för dem – rimligen i samråd med aktuell kommun. Verksamheten måste också planeras i samråd med Trafikverket, dels för att depåerna ska ligga på "rätt plats" i förhållande till behoven, dels för att gränssnittet mellan Trafikverkets spåransläggning och "industrispåret" inom depåområdet måste "ligga rätt" och framgå av järnvägsplanen för Trafikverkets järnvägsanläggning. Trafikverket kan inte heller ta mark i anspråk med stöd av LBJ för reservdelsförråd utan är beroende av de aktörer som ansvarar för depåverksamheten.

### 2.2.2 Etableringsplats för tvåvägsfordon, Montageplats för växlar och Omloppsnära uppställning på sträcka

En etableringsplats består av en påkörningsramp till banan, där en viss typ av fordon ska kunna köra på och av. Det innebär att en sådan plats utgör "övrig fast anordning som behövs för spårens bestånd, drift eller brukande" som nämns i LBJ, vilket i sin tur innebär att mark bör kunna tas i anspråk. Detsamma bör gälla för montageplatser för växlar.

Med "Omloppsnära uppställning" menas enligt Trafikverkets "Övergripande programkrav höghastighetsjärnväg", ver 3.0, (ärendenummer TRV 56006) följande:

*"Uppställningsspår som används av fordon i avvaktan på nästa insats. Gäller såväl uppställning mitt på dagen för fordon som endast används i rusningstrafik som på natten för fordon som ställs av på kvällen för att köras i tåg nästkommande morgon."*

En "omloppsnära uppställning" är alltså ett spårrområde i nära anslutning till den trafikerade järnvägen, där fordon ska kunna stå uppställda när de inte är i trafik. Spårområdet utgör i praktiken en fysisk förlängning av – och en förutsättning för – den trafikerade järnvägen. Trafikverkets bedömning är därför att mark kan tas i anspråk med stöd av en järnvägsplan för spår för "Omloppsnära uppställningar".



### 2.2.3 Möjligheter och konsekvens

Kärnfrågan är vilka möjligheter Trafikverket idag har att säkerställa mark för anläggningar som Trafikverket å ena sidan inte ska äga och bedriva verksamhet på men som å den andra är absolut nödvändiga för att ett nytt höghastighetssystem ska fungera.

Bakgrunden är farhågan att andra aktörer som kan vara aktuella inte säkerställer att det finns sidosystem i form depåer och annan nödvändig verksamhet längs spåren och i ändpunkterna, då de första delarna av höghastighetssystemet tas i drift.

Här finns en koppling till att anläggande av depåer etc. är förknippat med långsiktiga och stora investeringskostnader och lång planeringstid, samtidigt som tågplaneprocessen inte ger möjlighet till samma långsiktighet.

Det finns också en koppling till att en ny depå som föranleds av en helt ny järnväg inte kan beslutas innan den nya järnvägen är beslutad.

Den enda möjlighet i lagstiftningen Trafikverket har sett att få utökad rådighet över sidosystemet är i förordningen *1993:527 Förvaltning av statliga fastigheter, m.m.* Trafikverket är en s.k. fastighetsförvaltande myndighet. Det innebär att Trafikverket enligt förordningen har möjlighet till fastighetsförvärv och försäljning upp till ett värde av 10 resp. 15 Mkr, däröver krävs regeringens tillstånd. Ska Trafikverket utreda denna möjlighet vidare behöver det dock ske i samråd med departementet. Trafikverket måste då vara tydliga med att de eventuella markförvärven ska ske i syfte att säkerställa mark för verksamhet som någon annan ska bedriva, dvs. Trafikverkets avsikt är i så fall att på sikt överlåta/upplåta marken till annan part (så länge Trafikverkets uppdrag inte är att på egen hand bedriva verksamhet på sidoanläggning). Det är regeringen som kan ge Trafikverket ett sådant förvaltningsuppdrag.

## 3. Slutsats

**Trafikverkets tolkning är att verket har möjlighet att säkerställa själva underhållsspåren men inte de ytor och fastigheter som behövs i dess anslutning, så som verkstäder, lager, kontor m.m.**

**Sammanfattningsvis så innebär tillämpningen av nuvarande lagstiftning att Trafikverket har, förutom dialog med berörda aktörer, ytterst begränsade möjligheter att säkerställa ett fungerande sidosystem för både underhåll av anläggningen och effektivt uppställning av tåg. Konsekvensen blir att Trafikverket inte kan garantera en effektiv sidoanläggning för ett nytt höghastighetssystem.**

Utöver ovan har Trafikverket liten möjlighet att påverka en god, återhållsam och igenkännande arkitektur för de anläggningar som återfinns i sidosystemet.

### Peter Uneklint

Programchef för en ny generation järnväg – höghastighetsjärnväg i Sverige  
Program Director High speed train lines