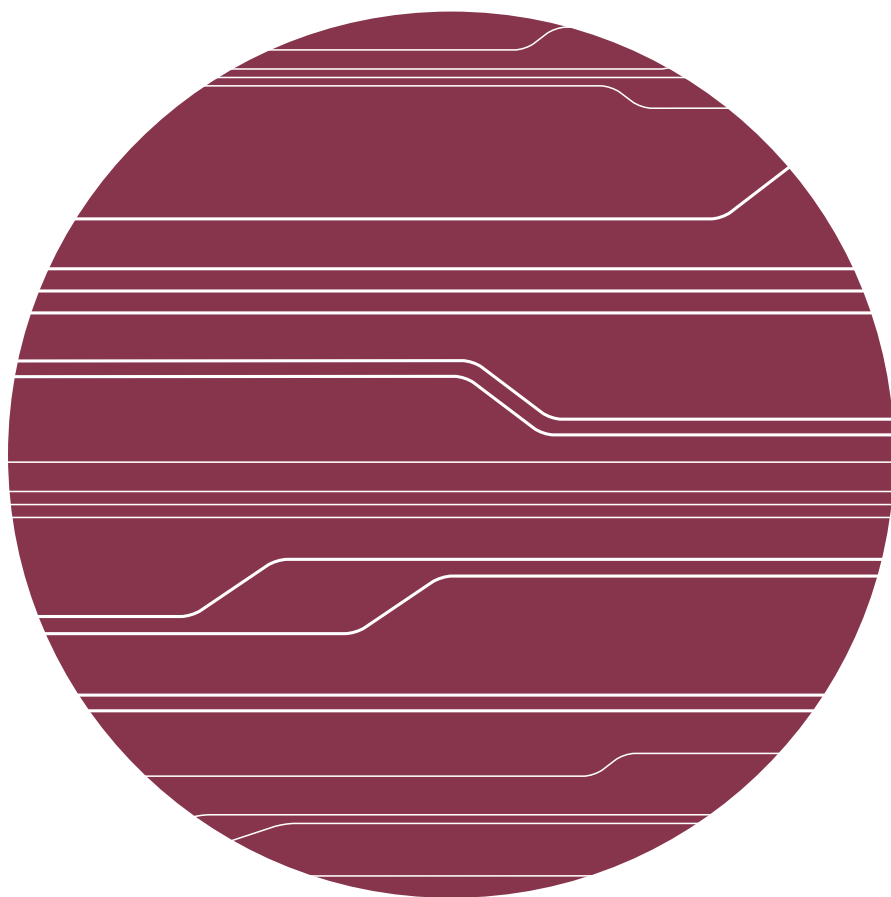
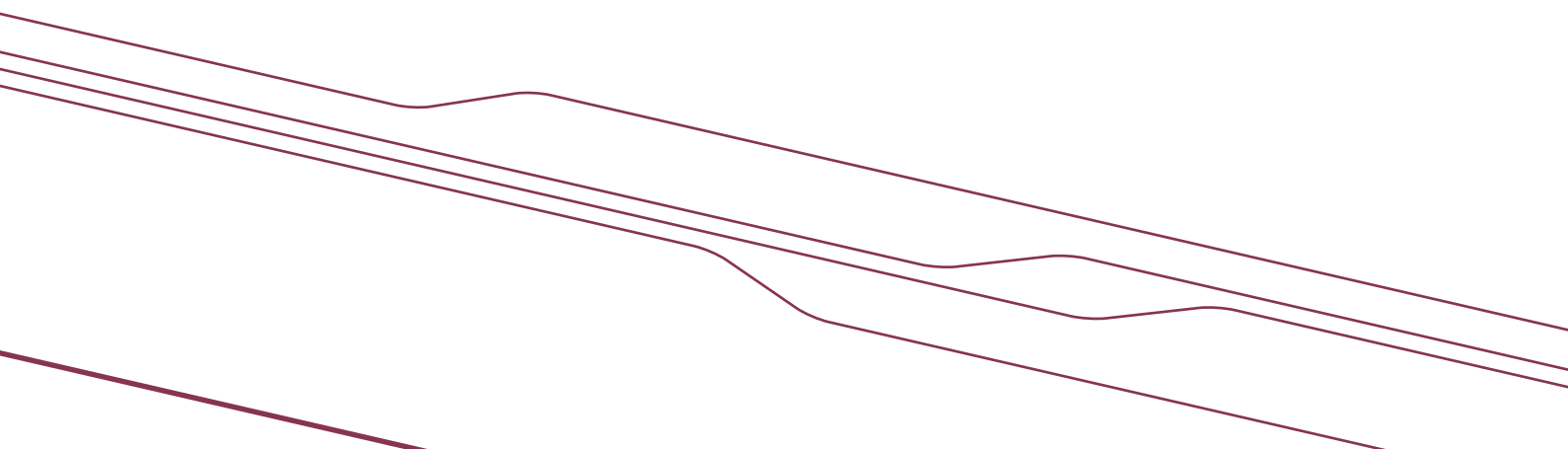




SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnvägen



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	SAMMANFATTNING	2
2	BAKGRUND	4
3	TIDIGARE REDOVISAT OM UTBYGGNADSSTRATEGIN	4
4	UTBYGGNADSORDNING.....	6
4.1	SVERIGEFÖRHANDLINGENS FÖRSLAG	7
4.2	MOTIV TILL FÖRSLAGET.....	7
4.3	OM BESLUT TROTS ALLT TAS OM LÅNG BYGGTID.....	9
5	PLANERINGSPROCESSEN	15
5.1	SVERIGEFÖRHANDLINGENS FÖRSLAG	15
5.2	MOTIV TILL FÖRSLAGET.....	15
6	UNDERLAG	16

Bilagor:

1. Kartor avseende kapacitetsutnyttjande

1 SAMMANFATTNING

Enligt kommittédirektiv (Dir. 2014:106) ska Sverigeförhandlingen bland annat föreslå en strategi för utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö med hänsyn till sådana banors kostnader och nyttor. Strategin ska innehålla lämplig utbyggnadsordning, sträckningar samt stationsuppehåll. De första delarna av Sverigeförhandlingens förslag till utbyggnadsstrategi (se kapitel 3 i denna PM) presenterades i delrapport 2 (SOU 2016:3), med kompletteringar i en lägesrapport sommaren 2016.

Därtill föreslår Sverigeförhandlingen nu följande utbyggnadsordning:

- **Bygg hela systemet direkt.** (Stockholm–) Järna–Almedal (–Göteborg) och (Stockholm–) Jönköping–Lund (–Malmö)¹ byggs i huvudsak parallellt. Båda sträckorna bör vara färdigställda cirka 2035. Den snabba utbyggnadstakten motiveras av att nyttorna ska kunna realiseras och samhället ska dra nytta av gjorda investeringar, samt att behovet av kostnadsdrivande provisorier minskar. Finansieringen bör lösas med anslag, medfinansiering och med lån i Riksgälden, samt försäljning av något statligt bolag.
- **Permanent kopplingspunkt i Hässleholm.** En kopplingspunkt bör byggas i Hässleholm för att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av de fyra spåren söder om Hässleholm. Med detta avlastas Södra stambanan söder om Hässleholm vilket ger plats för mer godståg och mer regionaltåg, och det gör att inte bara höghastighetståg utan också snabba regionaltåg exempelvis Malmö–Kristianstad och Malmö–Växjö kan utnyttja höghastighetsjärnvägens högre hastighet och bättre kapacitet söder om Hässleholm.
- **Fullfölj planeringsarbetet skyndsamt.** Planeringsprocessen för båda sträckningarna bör fortsätta i snabb takt så långt som möjligt. En utdragen planeringsprocess riskerar bland annat medföra att kommunerna under många år måste leva med att det finns flera och breda utredningskorridorer och flera alternativa stationslägen. Detta kan i sin tur medföra att kommunernas planeringsprocesser, till exempel satsning på bostadsbyggande, lokala vägar och annat samhällsbyggande, förhindras i avvaktan på att statens planeringsprocess kommit så långt att korridorernas utbredning kan minimeras.
- **Utred behov av förstärkt kapacitet närmast Stockholm, Göteborg och Malmö.** Närmast de tre största städerna ska banan anslutas till befintlig järnväg på sätt som möjliggör för tågen att stanna även på stationer närmare dessa städer. Vidare bör Trafikverket fortsätta att utreda om, hur och när kapaciteten behöver förstärkas närmast de tre största städerna.

¹ Parentesen betyder att stationen ligger utanför den fysiskt nya höghastighetsjärnvägen, men inom höghastighetssystemet Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.

- **Om utbyggnaden trots allt måste spridas över en längre tidsperiod, prioritera en hel sträcka och bygg klart Stockholm–Göteborg först.** Om beslutet trots allt blir en utdragen utbyggnadstakt bedömer vi att utbyggnaden är klar tidigast 2064, men sannolikt senare. Detta utifrån ett antagande att cirka 5 mdkr per år läggs på höghastighetsjärnvägen. Om så blir fallet bör utbyggnaden av en hel sträcka från ändpunkt till ändpunkt prioriteras för att höghastighetståg ska trafikera sträckan. Utifrån de kriterier som ställts upp bör sträckan Stockholm–Göteborg byggas först, men så långt möjligt parallellt följas av sträckan mot Malmö. I så fall behöver en provisorisk kopplingspunkt byggas på lämplig plats mellan Linköping och Jönköping. Den gör det möjligt för tåg Stockholm–Malmö att utnyttja den nya järnvägen mellan Järna och kopplingspunkten, och söder där om använda Södra stambanan. Kopplingspunkten bidrar både till ytterligare avlastning av Södra stambanan och till kortare restid Stockholm–Malmö.



Figur 1, Höghastighetsjärnvägen Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som en del av järnvägssystemet i södra Sverige cirka 2035.

2 BAKGRUND

Enligt kommittédirektiv² (Dir. 2014:106) ska Sverigeförhandlingen bland annat föreslå en strategi för utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö med hänsyn till sådana banors kostnader och nyttor. Strategin ska innehålla lämplig utbyggnadsordning, sträckningar samt stationsuppehåll. Direktivet nämner också att förhandlingspersonen i sin analys, sina förslag och i de överenskommelser som ingås ska prioritera kostnadseffektiva åtgärder som ger största möjliga samhällsekonomiska nytta. Andra viktiga aspekter är punktlighet och ökad robusthet i järnvägssystemet.

I detta dokument redovisas

- sammanfattningsvis de delar av utbyggnadsstrategin som redovisades i Sverigeförhandlingens delrapport 2 (SOU 2016:3)³, och de kompletteringar som redovisades i lägesrapport sommaren 2016⁴, samt
- återstående delar av Sverigeförhandlingens uppdrag avseende utbyggnadsstrategin, d.v.s. främst utbyggnadsordningen.

3 TIDIGARE REDOVISAT OM UTBYGGNADSSTRATEGIN

Som framgår av kapitel 2 har Sverigeförhandlingen tidigare redovisat delar av förslaget till utbyggnadsstrategi. Det som redovisats tidigare framgår i korthet i detta kapitel 3.

- Utbyggnadsstrategin bör utformas så att den bidrar till att syfte och mål för höghastighetsjärnvägen kan uppnås. Höghastighetsjärnvägen ska knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra och bidra till utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige, vilket innebär att utbyggnaden bör möjliggöra både konkurrenskraftig höghastighetstågstrafik mellan ändpunkterna och snabb regionalångstrafik. Höghastighetsjärnvägen ska bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken och ett ökat bostadsbyggande. Vidare bör utbyggnaden frigöra kapacitet på befintlig Västra och Södra stambana för en kombination av mer regionalångstrafik, godstångstrafik och bättre punktlighet. Utbyggnaden ska ske snabbt, maximera den samhällsekonomiska lönsamheten och vara kostnads-effektiv.
- Antalet stationer ska begränsas för att hålla nere risken för kapacitetskonflikter mellan tåg med olika genomsnittshastighet och för att begränsa kostnaderna. De stationer som valdes ut för förhandling om medfinansiering på de fysiskt nya sträckorna Järna–Almedal och Järna–

² Regeringen, "Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna" (Dir. 2014:106), www.sverigeforhandlingen.se

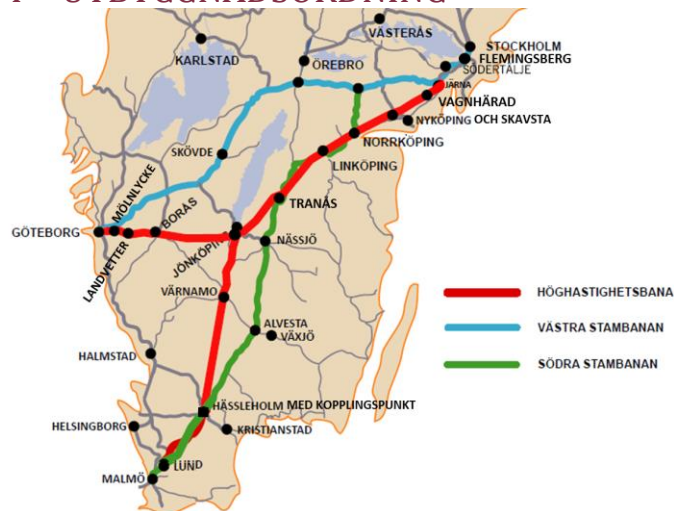
³ Sverigeförhandlingen, "Delrapport från SVERIGEFÖRHANDLINGEN. Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" (SOU 2016:3), www.sverigeforhandlingen.se

⁴ Sverigeförhandlingen, "Lägesrapport från SVERIGEFÖRHANDLINGEN. Aktuellt om höghastighetsjärnvägen" (2016-07-01), www.sverigeforhandlingen.se

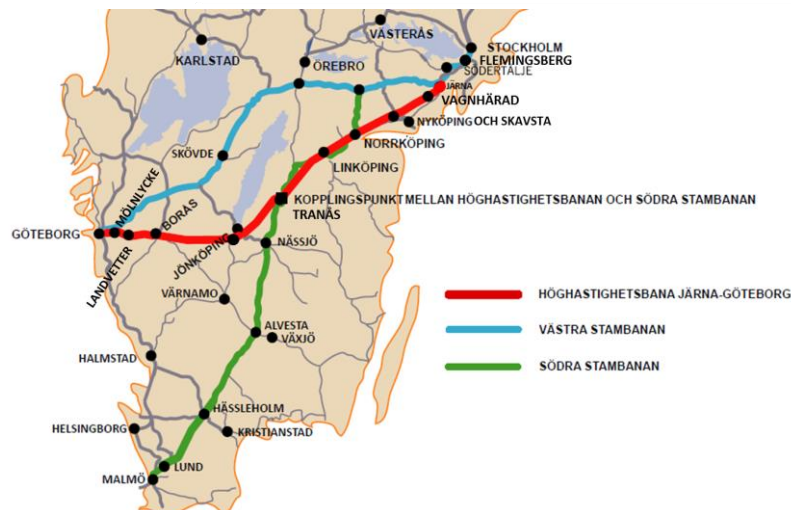
Lund är följande: Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping, Linköping, Tranås, Jönköping, Borås, Landvetter, Mölnlycke, Värnamo, Hässleholm och Lund. Förhandling sker också med Stockholm, Huddinge, Södertälje, Göteborg och Malmö eftersom det även i dessa kommuner finns stationer som ligger längs höghastighetstågssystemet Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö.

- Antalet hopkopplingar med det övriga järnvägsnätet ska minimeras, för att bidra till hög punktlighet och för att begränsa kostnaderna.
- Utbyggnaden ska ske med för Sverige ny men internationellt väl beprövad teknik för att göra det möjligt för tågen på höghastighetsjärnvägen att också kunna trafikera övrigt järnvägsnät, till exempel Stockholm C–Arlanda/Uppsala och Malmö C–Köpenhamn–Hamburg.
- Vid planeringen av utbyggnaden ska denna utgå från en etappindelning med fokus på att realisera investeringarna och få till stånd trafik med höghastighetståg så fort som möjligt, det vill säga i första hand prioritera färdigställande av en hel linjesträcka från ändpunkt till ändpunkt.
- Återhållsamhet ska gälla avseende extra utbyggnader för att möta en svårbedömd framtida trafikvolym. Risker är stora att sådana försvarsarbeten senare visar sig inte göra tillräcklig nytta, samtidigt som andra angelägna investeringar riskerar att få stå tillbaka.
- Beslut om sträckan mellan Järna och Jönköping bör tas tidigt, för att möjliggöra en tidig byggstart av höghastighetsjärnvägen. Genom att få tidig byggstart till Jönköping ökar möjligheten att hela höghastighetsjärnvägen blir klar 2035. Nyttor kan också realiseras tidigare, då hårt belastade delar av Södra stambanan kan avlastas tidigt och då Jönköping och Tranås får en gemensam arbetsmarknadsregion med Linköping och Norrköping.

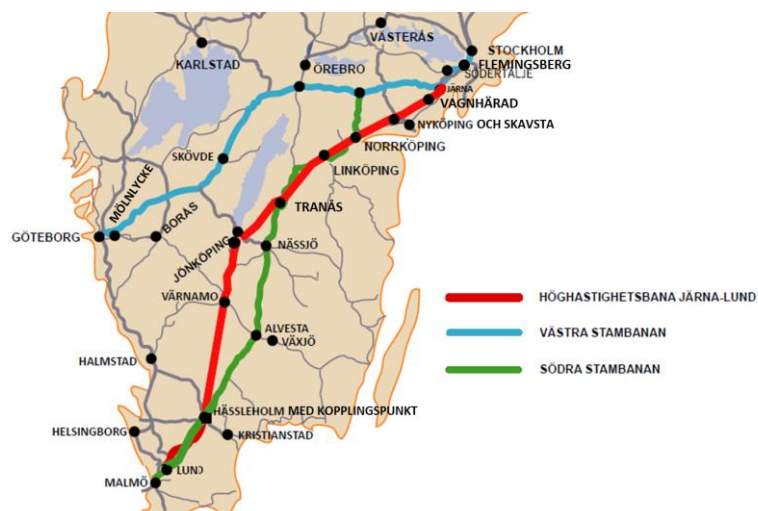
4 UTBYGGNADSORDNING



Figur 2, Hela höghastighets-järnvägen.
Grundkarta:
Trafikverket.



Figur 3, Höghastighets-järnvägen Stockholm-Göteborg.
Grundkarta:
Trafikverket.



Figur 4, Höghastighets-järnvägen Stockholm-Malmö.
Grundkarta:
Trafikverket.

4.1 Sverigeförhandlingens förslag

För att få ut full nytta av ett nytt höghastighetsjärnvägsnät i Sverige som binder ihop storstäderna och bidrar till utveckling av mellanliggande regioner, föreslår Sverigeförhandlingen följande:

- Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö byggs snabbt, i huvudsak parallellt och färdigställs cirka 2035.
- I ett sådant perspektiv behöver inte utbyggnadsstrategin brytas ner i kortare etapper.
- En kopplingspunkt byggs i Hässleholm för att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av de fyra spåren söder om Hässleholm.

För att möjliggöra detta bör projektet finansieras enligt följande:

- De sträckor som ingår i regeringens direktiv till Trafikverket, d.v.s. byggstart av Ostlänken och sträckan Lund–Hässleholm, antas finansieras med anslag inom ramen för Nationell plan för transportsystemet.
- Resterande sträckor byggs ut med hjälp av en finansiering som består av en blandning av anslag, medfinansiering, lån i Riksgälden och försäljning av statliga bolag. Detta kommer att beskrivas närmare i vår slutrapport i slutet av 2017.

Återbetalning av lånen föreslås ske bland annat enligt följande:

- De delar av anslagen till kommande nationella planer för transportsystemet som skulle avsättas till höghastighetsjärnvägen används till återbetalning av lån. Detta antas uppgå till cirka 5 mdkr per år.
- De intäkter som Sverigeförhandlingen har beskrivit i delrapport 2, till exempel finansierande banavgifter, medfinansiering och vissa skatteeffekter, uppgår till cirka 2 mdkr per år.

4.2 Motiv till förslaget

Det är Sverigeförhandlingens bedömning att utbyggnaden måste planeras utifrån ett helhetsperspektiv vad gäller höghastighetstågssystemet. För att inom rimlig tid kunna realisera de nyttor som en höghastighetsjärnväg ger, och verkligen dra nytta av gjorda investeringar, bör fokus vara att bygga ut ändpunktssträckor så fort som möjligt. Bland de nyttor detta ger ingår att

- bättre knyta samman Stockholm och Göteborg respektive Malmö med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg,
- bidra till utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige,
- bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken (såsom överflyttning från flyg och väg till järnväg),
- bidra till ett ökat bostadsbyggande,
- avlasta de befintliga Västra och Södra stambanorna för en kombination av mer regionaltågstrafik, godstågstrafik och bättre punktlighet,
- investeringen i hög teknisk standard (t.ex. hastigheten 320 km/h, långa kurvradier etc.) kan börja utnyttjas tidigt,

- risken minimeras att så mycket kapacitet hinner tas i anspråk av lokal och regional trafik att det i realiteten blir omöjligt att bedriva konkurrenskraftig höghastighetstågstrafik, och
- genom höghastighetsjärnvägen bidra till Sveriges konkurrenskraft avseende teknikutveckling och innovation.

Regeringen har i sitt direktiv⁵ till Trafikverket angett att Ostlänken och Lund–Hässleholm ska byggstartas under planperioden 2018-2029. Sverigeförhandlingen gör här antagandet att det innebär att cirka 60 mdkr läggs på höghastighetsjärnvägen under planperioden. Detta ger i så fall cirka 5 mdkr per år. Med en genomsnittlig finansiering av cirka 5 mdkr per år tar det cirka 46 år att bygga ut hela höghastighetsjärnvägen (givet en kostnad om cirka 230 mdkr). Samtidigt kan ett antagande vara att om varje sträcka ska ställas mot andra investeringar i landet så är det de allra bäst motiverade delsträckorna, utan hänsyn till helheten, som tas in i den närmaste nationella planen för transportsystemet - kommande utbyggnadssträckor kan antas ges lägre prioritet. Detta resonemang landar i att utbyggnaden Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, med anslagsfinansiering, kan vara klar tidigast 2064, men sannolikt senare.

Det är Sverigeförhandlingens bedömning att en så lång utbyggnadstid gör att

- de nyttor som höghastighetsjärnvägen kan bidra till (se ovan i detta avsnitt 4.2) blir väldigt osäkra - i varje fall kan inte de nyttor som Sverigeförhandlingen studerat realiseras,
- antalet kostnadsdrivande provisoriska lösningar blir fler vilket gör att kostnaden i praktiken ökar ytterligare,
- risken ökar att för mycket kapacitet hinner tas i anspråk av lokal och regional trafik, och att framkomligheten för höghastighetstågen blir otillfredsställande,
- kommunernas planeringsprocesser förhindras eller försvåras eftersom flera utredningskorridorer och alternativa stationslägen kan finnas under lång tid, och att
- den nya järnvägen har byggts och vidmakthålls för en teknisk standard som inte behövs.

Samtidigt måste förstås också andra angelägna infrastrukturprojekt kunna genomföras, liksom att dagens järnväg måste underhållas så att järnvägstrafiken kan genomföras med betydligt bättre kvalitet än i dag.

Genom att kombinera finansieringen med lån kan utbyggnadstiden kortas ner, och de nyttor som beskrivs i ovan i detta avsnitt 4.2 kan därmed uppstå betydligt tidigare.

⁵ Regeringen, "Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2016/17: 101)".

Motivet till en kopplingspunkt i Hässleholm är att den möjliggör ett effektivt utnyttjande av de fyra spåren söder om Hässleholm. Med den kopplingspunkten avlastas befintlig Södra stambana söder om Hässleholm vilket ger plats för mer godståg och mer regionaltåg, och det gör att inte bara höghastighetståg utan också snabba regionaltåg exempelvis på sträckorna Malmö–Kristianstad och Malmö–Växjö kan utnyttja höghastighetsjärnvägens högre hastighet och bättre kapacitet söder om Hässleholm.

4.3 Om beslut trots allt tas om lång byggtid

Om utbyggnaden trots allt sker med anslagsfinansiering kan utbyggnaden enligt vad som beskrivs i avsnitt 4.2 komma att vara färdigställd tidigast 2064, men sannolikt senare. I så fall behöver utbyggnadsstrategin brytas ner i kortare etapper för att ändå bidra till att möjliggöra höghastighetstågstrafik och åtminstone dra nytta av delar av investeringen. Dessa kortare sträckor bör dock i så fall leda till att minst en hel ändpunktssträcka byggs så fort som möjligt. Vårt förslag är i så fall följande utbyggnadsordning:

1. De sträckor som lyfts fram i regeringens direktiv till Trafikverkets åtgärdsplanering, d.v.s. Ostlänken och Lund–Hässleholm. Ostlänken föreslås gå genom Linköpings tätort.
2. Fortsättning på Ostlänken vidare till Jönköping, dels för att koppla även Jönköping till en större arbetsmarknad som också omfattar till exempel Linköping och Norrköping, och dels för att genom en kopplingspunkt på lämplig plats mellan Linköping och Jönköping åstadkomma kortare restider även Stockholm–Malmö.
3. Sträckan Göteborg–Borås, med fokus på regionaltågstrafik med möjlighet för trafikering även med höghastighetståg.
4. Jönköping–Borås, och en ytterligare uppgradering av sträckan Göteborg–Borås för att hantera både höghastighetstågstrafik och regionaltågstrafik.
5. Jönköping–Hässleholm.

Den prioritering som anges här, liksom de kriterier som beskrivs nedan, gäller också om det beslutas för en snabb utbyggnad enligt avsnitt 4.1, men om till exempel tillgång till vissa kompetenser, till exempel projektörer eller entreprenörer, gör att en prioritering ändå senare visar sig blir nödvändig.

Motivet till att sträckan (Stockholm–) Järna–Almedal (–Göteborg) bör byggas först om beslutet blir en lång utbyggnadstid utgår från en utvärdering av följande kriterier:

1. Sträckan ska vara relevant för kommersiell trafikering med höghastighetståg.
 - a. Detta kriterium värderas inte utan är en grundförutsättning. Uppfylls inte detta så är inte sträckan aktuell att prioritera.
2. Sträckan ska vara relevant för trafikering med storregionala tåg.
 - a. Detta kriterium värderas inte utan är en grundförutsättning. Uppfylls inte detta så är inte sträckan aktuell att prioritera.
3. Investeringskostnad.
4. Restidsvinster och antal tillkommande tågresenärer.
5. Restidsvinst och antal tillkommande tågresenärer per investerad krona.
6. Avlastning av befintliga stambanor för möjliggörande av ökad godstågstrafik och ökad regional tågtrafik.
7. Avlastning av särskilt hårt belastade delsträckor på befintliga stambanor.
8. Tidsaspekt.
9. Större arbetsmarknadsregioner.
10. Antal bostäder.
11. Överflyttning av resenärer från flyg till tåg.
12. Godsnyttor.
13. Internationellt tågresande.

Utifrån Sverigeförhandlingens perspektiv är alla kriterier viktiga. Om beslutet trots allt blir en lång utbyggnadstid är det vår uppfattning att investeringskostnad, restidsvinst, antal tillkommande resenärer och större arbetsmarknadsregioner ska ges högst prioritet, förutom kriterium 1 och 2 som är grundförutsättningar.

Kriterierna kan uppfattas som att de inbjuder till dubbelräkning av vissa nyttor, men ska inte användas på det sättet. Att vi ändå valt att redovisa nyttorna på detta sätt är för att det enligt vår uppfattning ger en ökad tydlighet i vad nyttorna består i.

Kriterierna beskrivs förenklat av sammanställningen nedan, där färgerna betyder följande:

	Ger bäst resultat, relativt sett
	Ger ett resultat som relativt sett inte är lika bra som grönt

- **Kriterium 1:** Båda sträckorna uppfyller det grundläggande kravet att över huvud taget vara relevanta för kommersiell höghastighetstågstrafik⁶.

Detta kriterium värderas inte utan är en grundförutsättning. Om det inte uppfylls så är inte sträckan relevant.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 2:** Båda sträckorna uppfyller det grundläggande kravet att över huvud taget vara relevanta för storregional tågtrafik. Hit hör till exempel Stockholm–Östergötland–Jönköping, Göteborg–Borås–Jönköping och Malmö–Hässleholm.

Detta kriterium värderas inte utan är en grundförutsättning. Om det inte uppfylls så är inte sträckan relevant.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 3:** Investeringskostnaden är jämförbar. Enligt Trafikverkets⁷ beräkningar är sträckan Järna–Almedal cirka 3-5 procent billigare än Järna–Lund, men samtidigt finns ett osäkerhetsintervall vilket gör att skillnaden mellan de två sträckorna är för liten för att i sig vara utslagsgivande.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 4:** Båda alternativen leder till stora restidsvinster, men restidsnyttan och antalet tillkommande tågresenärer är enligt Trafikverket⁸ större för sträckan mot Göteborg än för sträckan mot Malmö.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 5:** Som en följd av att investeringskostnaden är likvärdig och att restidsnyttan och antalet tillkommande tågresenärer är bäst Stockholm–Göteborg blir också restidsnyttan och antal tillkommande tågresenärer per investerad krona bättre Stockholm–Göteborg än Stockholm–Malmö.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

⁶ Sverigeförhandlingen, "Delrapport från SVERIGEFÖRHANDLINGEN.

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar",

www.sverigeforhandlingen.se

⁷ Trafikverket, "Rapport 2017:133. Höghastighetsbanor Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Malmö. Översiktlig sammanställning av effekter", samt löpande avstämningsmöten med Trafikverket i perioden februari-juni 2017.

⁸ Trafikverket, "Rapport 2017:133. Höghastighetsbanor Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Malmö. Översiktlig sammanställning av effekter", samt löpande avstämningsmöten med Trafikverket i perioden februari-juni 2017.

- **Kriterium 6:** Båda sträckorna ger stor och nödvändig avlastning av befintliga stambanor⁹. Skillnaden mellan de två sträckorna är dock inte så stor och entydig att den kan anses vara utslagsgivande.

En utbyggnad Stockholm–Göteborg avlastar

- Västra stambanan Järna–Katrineholm från tåg både Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö,
- Västra stambanan Katrineholm–Göteborg från tåg Stockholm–Göteborg,
- Södra stambanan Katrineholm–cirka Tranås från tåg Stockholm–Malmö, och
- inga tåg Södra stambanan cirka Tranås–Malmö.
- D.v.s. en utbyggnad Stockholm–Göteborg avlastar Västra stambanan och ungefär hälften av Södra stambanan.

En utbyggnad Stockholm–Malmö avlastar

- Västra stambanan Järna–Katrineholm från tåg Stockholm–Malmö (men inte från tåg Stockholm–Göteborg),
- Västra stambanan Katrineholm–Göteborg avlastas inte,
- Södra stambanan Katrineholm–cirka Tranås från tåg Stockholm–Malmö, och
- Södra stambanan cirka Tranås–Lund från tåg Stockholm–Malmö.
- D.v.s. en utbyggnad Stockholm–Malmö avlastar Södra stambanan och en mindre del av Västra stambanan.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

⁹ Trafikverket; se kartorna i Bilaga 1, Trafikverket, "Rapport 2017:133. Höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö. Översiktlig sammanställning av effekter", samt löpande avstämningsmöten med Trafikverket i perioden februari-juni 2017.

- **Kriterium 7:** Båda sträckorna ger stor och nödvändig avlastning av de högst belastade delarna av befintliga stambanor¹⁰. Skillnaden mellan de två sträckorna är dock inte så stor och entydig att den kan anses vara utslagsgivande.

Av de sträckor som är rödmarkerade på kartorna över kapacitetsutnyttjande (se bilaga 1) avlastas följande:

- År 2015 (max två timmar och hela dygnet) avlastar en utbyggnad Stockholm–Göteborg
 - Västra stambanan Järna–Gnesta och Falköping–Göteborg, samt
 - Södra stambanan Norrköping–Linköping.
- År 2015 (max två timmar och hela dygnet) avlastar en utbyggnad Stockholm–Malmö
 - Södra stambanan Norrköping–Linköping och Hässleholm–Lund.
- År 2040 (hela dygnet) avlastar en utbyggnad Stockholm–Göteborg
 - Västra stambanan Järna–Gnesta, Katrineholm–Hallsberg, Laxå–Skövde och Falköping–Göteborg, och
 - Södra stambanan/Nyköpingsbanan Järna–Nyköping samt Norrköping–Mjölby.
 - D.v.s. stor del av Västra stambanan och del av Södra stambanan.
- År 2040 (hela dygnet) avlastar en utbyggnad Stockholm–Malmö
 - Västra stambanan Järna–Gnesta,
 - Södra stambanan/Nyköpingsbanan Järna–Nyköping, Norrköping–Mjölby, Nässjö–Alvesta, Älmhult–Hässleholm och Eslöv–Lund.
 - D.v.s. stor del av Södra stambanan, men väldigt lite av Västra stambanan.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 8:** Givet att vare sig finansiering eller andra faktorer påverkar utbyggnadstakten så kan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö byggas ut i ungefär samma takt - ingen går uppenbart snabbare att bygga ut än den andra¹¹.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

¹⁰ Trafikverket; se kartorna i Bilaga 1,

Trafikverket, "Rapport 2017:133. Höghastighetsbanor Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Malmö. Översiktlig sammanställning av effekter", samt löpande avstämningsmöten med Trafikverket i perioden februari-juni 2017.

¹¹ Trafikverket, "Rapport 2017:133. Höghastighetsbanor Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Malmö. Översiktlig sammanställning av effekter", samt löpande avstämningsmöten med Trafikverket i perioden februari-juni 2017.

- **Kriterium 9:** Ett av de viktigare bidragen höghastighetsjärnvägen ger är att den kan bidra till större arbetsmarknadsregioner. Höga hastigheter ger kortare restider vilket i sin tur leder till att människor kan söka arbete och företag kan hitta kompetens inom ett större område. Detta utan att människor nödvändigtvis måste flytta. Här ger sträckan Stockholm–Göteborg mer än Stockholm–Malmö i kraft av att fler stora och medelstora städer kommer inom pendlingsavstånd.

Hit hör till exempel Göteborg–Borås–Jönköping, Norrköping–Linköping–Jönköping och Borås–Jönköping–Linköping.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 10:** Inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag ger sträckan Stockholm–Göteborg totalt fler bostäder än Stockholm–Malmö¹². Skillnaden är dock för osäker för att bli alternativskiljande, dels eftersom det är osäkert hur antalet bostäder påverkas av den ena eller andra sträckan, och dels för att det i städer med storstadsåtgärder är svårt att selektera ut vad som kan kopplas till just höghastighetsjärnvägen.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 11:** Båda alternativen bidrar till överflyttning till tågresande, men sträckan Stockholm–Malmö bidrar till att minska flyg- och bilresandet mer än sträckan Stockholm–Göteborg¹³.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 12:** Båda sträckorna bidrar till möjlighet att öka godstrafiken på järnväg, men sträckan Stockholm–Malmö bidrar i större utsträckning än Stockholm–Göteborg till detta¹⁴.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

- **Kriterium 13:** Stockholm–Malmö bidrar i större utsträckning än Stockholm–Göteborg för att öka ett internationellt tågresande och därmed integration med grannländer.

Stockholm–Göteborg

Stockholm–Malmö

¹² Sverigeförhandlingens överenskommelser med berörda kommuner.

¹³ PwC, "Sverigeförhandlingen, Kommersiella förutsättningar för höghastighetståg i Sverige" (2015)", www.sverigeforhandlingen.se

¹⁴ Trafikverket, "Rapport 2017:133. Höghastighetsbanor Stockholm–Göteborg respektive Stockholm–Malmö. Översiktlig sammanställning av effekter", samt löpande avstämningsmöten med Trafikverket i perioden februari-juni 2017.

5 PLANERINGSPROCESSEN

5.1 Sverigeförhandlingens förslag

Oavsett vilken utbyggnadsordning och utbyggnadstakt som beslutas föreslår Sverigeförhandlingen att planeringen avseende samtliga sträckor skyndsamt ska gå vidare och nå så långt som möjligt.

Trafikverket bör även fortsätta att utreda om, hur och när kapaciteten behöver förstärkas närmast de tre största städerna.

5.2 Motiv till förslaget

En utdragen planeringsprocess riskerar bland annat medföra att kommunerna under många år måste leva med att det finns flera och breda utredningskorridorer och flera alternativa stationslägen. Detta kan medföra att kommunernas planeringsprocesser, till exempel satsning på bostadsbyggande, lokala vägar och annat samhällsbyggande, förhindras i avvaktan på att statens planeringsprocess kommit så långt att korridorernas utbredning kan minimeras. Detta gör det angeläget att planeringsprocessen, oavsett utbyggnadsordning och utbyggnadstakt, går vidare så fort som möjligt och så långt som möjligt.

En trafikering av höghastighetsjärnvägen bidrar till en ökad trafikvolym också närmast de tre största städerna. Bedömningen så här långt¹⁵ är dock att trafikeringen med höghastighetståg i sig inte ger behov av ytterligare spårkapacitet på sträckorna Järna–Stockholm C, södra Lund–Malmö C eller Almedal–Göteborg C. Däremot kan en utökad lokal och regional trafik komma att ge ett behov av kapacitetshöjande åtgärder. Därför bör Trafikverket fortsätta att utreda

- om ytterligare kapacitet behövs,
- vilka åtgärder som i så fall behövs, och
- när åtgärderna behöver finnas på plats.

¹⁵ Avstämningsmöten med Trafikverket avseende utredningsuppdrag 60 "Sträckorna närmast de största städerna". Slutrapport sker 2017-08-31.

6 UNDERLAG

Underlagsmaterial har inhämtats, skriftligt eller vid möten, från

- Trafikverket, "Rapport 2017:133. Höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö. Översiktlig sammanställning av effekter",
- Trafikverket, löpande avstämningsmöten i perioden februari-juni 2017.
- SJ AB (avseende trafikering).
- Branschföreningen Tågoperatörerna (avseende trafikering).
- Överenskommelser om bostadsbyggande med berörda kommuner.
- PwC, "Sverigeförhandlingen, Kommersiella förutsättningar för höghastighetståg i Sverige" (2015), www.sverigeforhandlingen.se

BILAGA 1, KARTOR AVSEENDE KAPACITETSUTNYTTJANDE

Nedan redovisas tre kartor från Trafikverket avseende kapacitetutnyttjandet längs bland annat Västra och Södra stambanan. Kartorna utgör underlag för kriterie 6 och 7 i denna PM.



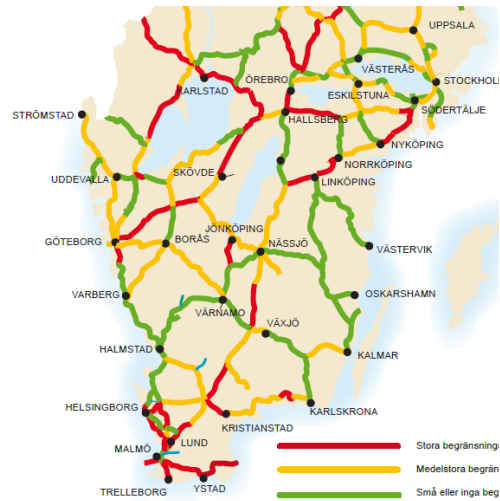
Ovan: Karta över södra Sverige visande kapacitetutnyttjandet under max 2 timmar hösten 2015.

Källa: Trafikverket.



Ovan: Karta över södra Sverige visande kapacitetutnyttjandet under helt vardagsdygn hösten 2015.

Källa: Trafikverket.



Ovan: Karta över södra Sverige visande kapacitetutnyttjandet under helt vardagsdygn enligt Basprognos 2040.

Källa: Trafikverket