



FRÅGESTÄLLNINGAR VID MÖTE MED TRAFIKVERKET 2015-12-04

Med referens till dagens möte angående redovisning av förhandlingsunderlag och utbyggnadsstrategi lämnar Sverigeförhandlingen ett uppdrag till Trafikverket att redovisa svaret på nedanstående frågor som uppstod i detta sammanhang så fort som möjligt.

Generellt

1. Vad blir kostnaden och NNK? Dels helheten och dels uppdelat i tänkbara etapper.
2. Vilken nivå avseende sannolikhet har använts, t.ex. 50 % eller 85 %?
3. Vilka val har gjorts avseende utformning, systemkrav, stationslägen, hastighet (320 eller 360 km/h), plattformslängder m.m.? D.v.s. vad ligger till grund för kalkylerna?
4. Vad ser ni att skillnaderna mot tidigare beror på?
5. Vilka möjligheter att sänka kostnaderna ser ni?

Metodik

6. Hur skiljer sig nivåerna åt för 50 % sannolikhet respektive 85 % sannolikhet?
7. Hur skiljer sig de olika kalkylmetoder som använts åt metodmässigt? (t.ex. schabloner, successiva kalkyler etc.)
8. Finns det något som saknas eller brister i den samhällsekonomiska kalkylen? T.ex. hur lång kalkylperiod har använts? Samma fråga gäller både den nya och de äldre metoderna?
9. Sverigeförhandlingen vill ha av en second opinion, helst på internationell nivå.

Teknik

10. Hur skiljer sig kostnaderna för P1 och P2 åt? Malms utredning tycks enbart utgå från persontåg, 320 km/h och 17 tons axellast, d.v.s. P1.
11. Hur skiljer sig olika stationslokaliseringar åt kostnadsmässigt, t.ex. centralt läge, perifert läge eller "halvcentralt" läge, samt passagesspår i kombination med bibana?
12. Hur skiljer sig olika teknikval åt kostnadsmässigt? T.ex. ballastspår/ballastfritt, mark/lågbroar.
13. Hur påverkar säkerhetskoncept kostnaderna? T.ex. utrymning i tunnlar, brand etc.
14. Hur har buller påverkat kostnaderna? Enligt Malms utredning har han räknat 45 dBA inomhus och 70 dBA utomhus.
15. Hur påverkas framtida underhållskostnader av teknikvalet?

Niklas Lundin
Huvudsekreterare
Sverigeförhandlingen