

Lägesrapport från

SVERIGEFÖRHANDLINGEN

Aktuellt om höghastighetsjärnvägen

Sverigeförhandlingen
N2014:04

www.sverigeforhandlingen.se
www.twitter.com/sveforhandling
sverigeforhandlingen@regeringskansliet.se

*Regeringskansliet
2016-07-01
Komm2016/01160*

LÄGESRAPPORT FRÅN SVERIGEFÖRHANDLINGEN AVSEENDE FÖRHANDLING OM HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att tillkalla en särskild utredare, som ska fungera som förhandlingsperson i kommittén för utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106), numera kallad Sverigeförhandlingen. Den 10 juli 2014 utsågs HG Wessberg till förhandlingsperson och Catharina Håkansson Boman utsågs till biträdande förhandlingsperson. Den 1 juni 2015 utsågs Niklas Lundin till huvudsekreterare.

De utredningssekreterare i kommittén som har arbetat med denna lägesrapport är främst Héléne Bratt, Sven-Åke Eriksson, Sofia Mild och Anna Modin.

Förhandlingspersonen ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017.

Stockholm 1 juli 2016

HG Wessberg

Catharina Håkansson Boman



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	5
Förhandlingsläget.....	5
Kostnadsbedömning.....	6
Åtgärder närmast de tre största städerna.....	6
Utbyggnadsstrategi.....	6
Kapacitetstilldelning.....	6
Uppdrag norra Sverige	7
Öresundsförbindelser	7
HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGEN	9
<i>Bakgrund.....</i>	<i>9</i>
<i>Förhandlingsarbetet.....</i>	<i>9</i>
Uppdrag om förhandling om höghastighetsjärnvägen	9
Värdeskapande förhandling som arbetssätt	11
Val av stationsorter och sträckning inför förhandlingsstart	12
Överenskommelser.....	15
<i>Kostnadsbedömningar.....</i>	<i>19</i>
<i>Restider och kapacitet.....</i>	<i>20</i>
Restider.....	20
Kapacitet.....	22
<i>Second opinion.....</i>	<i>22</i>
<i>Samhällsekonomi</i>	<i>23</i>
Åtgärder närmast de tre största städerna	23
Utbyggnadsstrategi.....	24
Kapacitetstilldelning.....	25
ÖVRIGA AKTUELLA FRÅGOR	27
Uppdrag norra Sverige	27
Öresundsförbindelser.....	27

SAMMANFATTNING

Förhandlingsläget

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att förhandla med berörda aktörer längs höghastighetsjärnvägen. Förhandlingarna har nu nått en milstolpe i och med att överenskommelser finns på plats med alla kommuner, förutom de fyra storstadskommunerna Stockholm, Göteborg, Malmö och Huddinge.

Inför förhandlingarna presenterade Sverigeförhandlingen ett förslag till val av linjesträckning, stationsorter samt dragning genom Småland. Valet av stationsorter (utöver stationerna vid Landvetters och Skavsta flygplatser) baserades på kriterier kopplade till antal invånare, prognosticerade resandeströmmar, bostadsbyggande och stationens betydelse som bytespunkt. Valet av linjesträckning genom Småland baserades på kriterier avseende investeringskostnad, samhällsekonomiska nyttor, bostadsbyggande och restid mellan ändpunkterna.

I förhandlingarna med kommunerna sluts överenskommelser om var stationerna placeras på en övergripande nivå, hur många bostäder som ska byggas i stationernas influensområde samt kommunernas bidrag i form av medfinansiering och förskottering. Överenskommelserna ska sedan formaliseras i avtal mellan respektive kommun och region, Sverigeförhandlingen samt Trafikverket.

Sverigeförhandlingen har nu kommit överens med tolv kommuner, se tabell 1.

Kommun (stationsort)	Bostäder	Medfinansiering (mnkr, prisnivå 2015)	Förskottering (mnkr, prisnivå 2015)	Stationsläge
Södertälje	15 300	47,5	93,2	befintligt
Trosa (Vagnhärad)	1 700	47,5	12	i anslutning till tätorten
Nyköping	7 400	84	54	centralt
Norrköping	15 300	173	136,7	centralt
Linköping	15 300	173	152,8	centralt
Tranås	500 till 2 000	200	18,5	i anslutning till tätorten eller externt
Jönköping	14 000*	195	133,1	centrumnära
Borås	12 500	120	108	centralt eller centrumnära
Härryda (Mölnlycke)	2 950	90	36,5	centralt
Värnamo	1 770	31,5	33,5	externt
Hässleholm	7 000**	50	50,9	centralt
Lund	15 000***	120	116,5	centralt
Summa	108 720 till 110 220	1 332	946	

*Inklusive 4 000 i Habo, Mullsjö och Vaggeryd

**Inklusive 3 000 i Kristianstad

***Detta inkluderar även storstadsåtgärderna i Lund

Tabell 1: Överenskommelser med kommuner ingångna till och med juni 2016 om bostadsåtaganden, medfinansiering, förskottering samt stationslägen.

Förhandlingarna har således redan uppnått målet för Sverigeförhandlingens uppdrag, som även inkluderar kollektivtrafikåtgärder i storstäderna, att få till stånd minst 100 000 nya bostäder. Detta ser vi som ett tydligt tecken på att den nya järnvägen leder till utveckling även utanför våra största städer, vilket också bekräftats av de kommunala politiker vi förhandlat med.

Kostnadsbedömning

Sverigeförhandlingen har gett Trafikverket i uppdrag att uppdatera anläggningskostnaderna för höghastighetsjärnvägen och se över kostnadsdrivande faktorer. Den nya bedömningen innebär att totalkostnaden är cirka 230 miljarder kronor, +/- 30 miljarder kronor (50 procent sannolikhet samt osäkerhetsintervall för 30-70 procent sannolikhet, i prisnivå 2015-06).

Trafikverket har på Sverigeförhandlingens uppdrag beställt en second opinion avseende kostnader och utformning för höghastighetsbanor inklusive stationsval. Denna second opinion bekräftar Trafikverkets kostnadsbedömningar.

Åtgärder närmast de tre största städerna

Stockholm, Göteborg och Malmö har framfört behov av åtgärder även på sträckorna Järna–Stockholm–Arlanda och Lund–Malmö–Öresundsbron, samt ytterligare åtgärder på sträckan Borås–Göteborg. Sverigeförhandlingens bedömning är att behoven inte är tydligt kopplade till höghastighetsjärnvägen, och det är inte givet vilka åtgärder som behövs. Vi planerar därför att lämna uppdrag till Trafikverket att utreda behov, åtgärder och kostnader för eventuella åtgärder på sträckorna.

Utbyggnadsstrategi

Vårt förslag till utbyggnadsstrategi i delrapport två är bland annat att prioritera färdigställandet av en hel delsträcka ändpunkt till ändpunkt för att realisera investeringarna och få till stånd trafik med höghastighetståg så snart som möjligt. Vi kommer återkomma senast i vår slutrapport med vilken av delsträckorna vi anser bör prioriteras.

Vi anser däremot att beslut redan nu bör fattas om att bygga sträckan mellan Järna och Jönköping, för att möjliggöra en tidig byggstart av höghastighetsjärnvägen år 2017. Genom att få tidig byggstart till Jönköping ökar möjligheten för att hela höghastighetsjärnvägen blir klar 2035. Nyttor kan också realiserats tidigare, då hårt belastade delar av Södra stambanan kan avlastas tidigt och då Jönköping och Tranås får en gemensam arbetsmarknadsregion med Linköping och Norrköping.

Kapacitetstilldelning

I vårt arbete under 2015 identifierade vi att dagens regelverk kring marknadstillträde och kapacitetsfördelning kan vara hämmande för en utveckling av omfattande ny järnvägstrafik. Med gällande regelverk finns också risk att den trafik som egentligen motiverar en höghastighetsjärnväg, kan påverkas negativt om järnvägen också trafikeras av långsammare trafik. Vi har nu inlett ett arbete med att ta fram förslag

till ändringar i svensk lagstiftning, inom ramen för EU:s regelverk, för att förbättra operatörernas planeringsförutsättningar samt ge prioritet för höghastighetsågstrafik och snabb storregional trafik.

Uppdrag norra Sverige

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, med ett betydande inslag av medfinansiering. Arbetet har hittills redovisats i delrapport tre där Sverigeförhandlingen rekommenderade att regeringen bör överväga att ge i uppdrag till Sverigeförhandlingen att förhandla om nyttobaserad medfinansiering för att stärka järnvägsförbindelserna mellan den nya höghastighetsjärnvägen och norra Sverige.

Öresundsförbindelser

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att ta initiativ till och föra samtal med företrädare för Danmark om ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och lämna förslag till process för fortsatt hantering av frågan. Representanter för Danmarks Transport och Byggministerie samt Sverigeförhandlingen och Trafikverket har under våren 2016 överenskommit att ta fram förslag till uppdragsinnehåll samt till hur det fortsatta arbetet ska bedrivas.

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGEN

Bakgrund

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att förhandla med berörda aktörer längs höghastighetsjärnvägen. De förhandlingar som förs med kommuner avser stationer, medfinansiering och ett ökat bostadsbyggande. Syftet med förhandlingen är att ge ett gemensamt ansvarstagande, vilket borgar för kostnadseffektiva lösningar och möjliggör ett ökat bostadsbyggande.

Förhandlingarna har nu nått en milstolpe i och med att överenskommelser finns på plats med alla kommuner förutom de fyra storstadskommunerna Stockholm, Göteborg, Malmö och Huddinge. Vi inkommer därför med denna rapport som innehåller en lägesredovisning av förhandlingen avseende höghastighetsjärnvägen.

Sverigeförhandlingen har fått nya kostnadsbedömningar från Trafikverket som vi rapporterar i denna redovisning. I rapporten skriver vi även om behov av utredning av sträckorna närmast de tre största städerna, om utbyggnadsstrategi samt om vårt pågående arbete avseende kapacitetstilldelning. Dessutom rapporterar vi nu även om läget med våra uppdrag i norra Sverige och om Öresundsförbindelser.

Underlagen till denna lägesrapport finns att läsa på Sverigeförhandlingens webbplats, www.sverigeforhandlingen.se.

Sverigeförhandlingen har tidigare inkommit med tre delrapporter. I delrapport ett som överlämnades i juni 2015 beskrivs ett författningsförslag som tydliggör hur markvärdesökning kan ligga till grund för kostnadsdelning i exploateringsavtal. I januari 2016 överlämnade Sverigeförhandlingen sin andra delrapport innehållande en analys av dels de kommersiella förutsättningarna för en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö, dels möjliga finansieringsprinciper för höghastighetsjärnvägen inklusive legala förutsättningar för differentierade banavgifter.

Sverigeförhandlingen lämnade den 1 juni 2016 en tredje delrapport om förhandlingsläget avseende åtgärder i storstäderna inklusive Östlig förbindelse samt finansieringsprinciper för dessa samt om uppdraget om järnvägsinfrastruktur i norra Sverige. Delrapport tre omfattade även en rapportering av ett uppdrag gällande kunskapen om samband mellan åtgärder i transportsystemet och nyproduktion av bostäder.

Förhandlingsarbetet

Uppdrag om förhandling om höghastighetsjärnvägen

Regeringen skriver i sitt direktiv till Sverigeförhandlingen (dir. 2014:106) om uppdraget att förhandla om höghastighetsjärnvägen:

En särskild utredare, som ska fungera som förhandlingsperson, nedan kallad förhandlingspersonen, ska ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag

till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Förhandlingspersonen ska också genomföra förhandlingar med berörda aktörer om lösningar för spår och stationer där stambanorna angör till respektive stad.

Syftet med förhandlingspersonens uppdrag är att dels möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet, dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till en förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framför allt storstäderna med fokus på resurseffektivitet, hållbarhet och förtäring.

Resultaten av förhandlingspersonens arbete förväntas utgöra viktiga underlag till regeringens nästa infrastrukturproposition, som planeras att föreläggas riksdagen 2016 och avse planeringsperioden 2018-2029, och till nästa nationella plan för transportsystemet.

Vidare skriver regeringen att nya stambanor är viktiga för att öka kapaciteten i järnvägssystemet och knyta samman Sveriges storstadsregioner:

Järnvägstrafiken har under en längre period ökat kraftigt och denna utveckling förväntas fortsätta framöver. Västra och Södra stambanan har ett högt kapacitetsutnyttjande, vilket gör systemet känsligt för störningar som påverkar punktligheten för fjärtrafik, regionaltrafik och näringslivets transporter. På initiativ från regeringen satsas stora resurser på underhåll och reinvesteringar i järnvägsinfrastrukturen parallellt med att trafikledningen effektiviseras. Trots dessa stora satsningar bedömer regeringen att ny kapacitet bör tillföras genom nya stambanor för höghastighetståg för att kunna tillgodose medborgarnas och näringslivets behov av snabba, effektiva och punktliga resor och transporter. Nya stambanor ökar avsevärt den samlade järnvägskapaciteten och knyter de tre storstadsregionerna närmare varandra genom förkortade restider, men har också stor betydelse för mellanliggande regioner och för övriga Sverige. Satsningen kommer att främja ett ökat tågresande och kan därigenom bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken. Genom att Västra och Södra stambanan avlastas förbättras förutsättningarna för regional pendeltågstrafik och godstransporter på jämväg.

Regeringen framhåller även i direktivet att en effektiv utformning av höghastighetsjärnvägen förutsätter att flera aktörer samverkar:

En effektiv utformning och maximal samhällsekonomisk lönsamhet av nya stambanor förutsätter att berörda aktörer samverkar, bl.a. för att identifiera de bästa lösningarna för utformning och finansiering av stationer och omkringliggande infrastruktur. Där stambanorna angör respektive stad kommer det att krävas betydande investeringar i spår, stationer och anslutningar till den övriga infrastrukturen. Det är viktigt att dessa investeringar utformas på ett sätt som ger kostnadseffektiva trafiklösningar och möjliggör ett ökat bostadsbyggande, effektiv arbetspendling samt täta och väl fungerande arbetsmarknadsregioner. Det är också viktigt att planeringsprocessen prioriteras av de berörda aktörerna.

Värdeskapande förhandling som arbetssätt

Sverigeförhandlingen och tidigare Stockholmsförhandlingen arbetar med värdeskapande förhandling som baseras på de nyttor som infrastrukturen ger. Detta förhållningssätt tillämpas både för höghastighetsjärnvägen och i förhandlingen om åtgärder i storstäderna, som beskrivs i vår delrapport tre. Med värdeskapande avses möjligheten att i en förhandling diskutera parternas olika intressen i syfte att hitta den mest värdefulla överenskommelsen för inblandade parter, till skillnad från en distributiv förhandling som syftar till kostnadsdelning. Fördelen med en värdeskapande förhandling är att fokus ligger på att öka nyttan för de ingående parterna, inte att bli vinnare eller förlorare i fördelningen av kostnaden.

I förhandlingen görs överenskommelser och avtal sluts. Detta arbetssätt innebär att parternas åtaganden knyts till varandra vilket ökar tydlighet och förutsägbarhet om vad som kommer att genomföras, samt när och hur det sker. Överenskommelser mellan parter om när i tiden olika investeringar görs ökar också förutsättningarna för ett effektivt samhällsbyggande. Genom att fler parter deltar i investeringen av infrastruktur finns det en chans att minska förekomsten av kostnadsdrivande krav från kommuner, såsom dyrare utformning, tunnelförläggning med mera.

Kommuner får medfinansiera statliga och regionala transportinfrastruktur-anläggningar, enligt lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter (befogenhetslagen), om anläggningen medför nytta för kommunens medlemmar. Rättspraxis visar att det ankommer på kommunen att påvisa nyttan med insatsen.¹

När staten, regioner eller kommuner investerar i infrastruktur medför det nyttor för olika parter. En given nytta är förkortade restider, restidsnytta. En annan nytta är hur den förbättrade tillgängligheten skapar möjligheter att bygga bostäder. Detta är nyttor som kommer medfinansierande part till gagn och som ligger till grund för förhandlingen.

Sverigeförhandlingen har valt att dela upp beskrivningen av nyttan i sex olika delar. Dessa är inte sällan speglingar av varandra och överlappande. Syftet med att belysa i sex olika perspektiv är dock att lättare förstå nyttan av investeringar och att få ett bättre beslutsunderlag. De sex nyttorna är bostadsnytta, restidsnytta (restidsvinst), arbetsmarknadsnytta, näringslivsnytta, miljönytta och sociala nyttor. Utgångspunkten har varit att beskriva dessa nyttor och att så långt som möjligt kvantifiera dem.

Sverigeförhandlingen har uppmanat kommuner och regioner att beskriva och beräkna de nyttor som uppstår vid ett genomförande av höghastighetsjärnvägen utifrån de sex definierade nyttorna. Dessa nyttoanalyser, som inkom till Sverigeförhandlingen hösten 2015, har utgjort underlag för förhandlingen men också vidareutvecklats under förhandlingens gång. Som underlag för beräkningarna av

¹ Prop. 2008/09:21 s. 37.

nyttor kopplade till utbyggnad av höghastighetsjärnvägen har Trafikverket bistått i arbetet genom framtagande av två sinsemellan olika regionalekonomiska analyser² som komplement till de analyser som görs i normalfallet. Även Sverigeförhandlingen har gjort vissa övergripande beräkningar avseende värdeökningar. Dessa beräkningar beskrivs i vår delrapport tre.

I förhandlingen om medfinansiering har vi valt att fokusera på de nyttor som är realiserbara för kommunerna. Den mark som tillgängliggörs med infrastruktur och kan bebyggas med bostäder betingar ett realiserbart värde för markägaren. Där markägaren är kommunen är värdet i sin helhet realiserbart för kommunen. Där markägaren är annan än kommunen kan kommunen förhandla med denne om medfinansiering i samband med att parterna sluter ett exploateringsavtal. För att underlätta sådana förhandlingar har Sverigeförhandlingen på regeringens uppdrag lämnat ett förslag till en ändring i Plan- och bygglagen (2010:900). Förslaget innebär en tydligare och mer förutsägbar process för fastighetsägaren samt att denne kan påverka sin nytta. Fastighetsägaren försäkras också att medfinansieringen (kallad värdestegringsersättning) står i proportion till dennes nytta och att kommunen preciserar sina åtaganden.³

Nyttor som arbetsmarknads- och näringslivsförbättringar samt minskade socialtjänstkostnader, som kommuner beskrivit och delvis beräknat, ligger inte till grund för Sverigeförhandlingens förslag till kommunernas medfinansieringsbelopp. Dock är dessa bra beslutsunderlag både för regeringen och för kommunerna själva då de beskriver motiv för investeringen i sin helhet. De sätter också fokus på vilka synergieffekter man ska eftersträva i den efterföljande planeringen, både lokalt och nationellt.

Val av stationsorter och sträckning inför förhandlingsstart

Sverigeförhandlingen presenterade den 1 februari 2016 ett förslag till val av linjesträckning och stationsorter inför kommande förhandlingar. Förslaget skiljde sig från vad Trafikverkets föreslagit i tidigare utredningar genom färre stationer och ändrade stationslösningar. I förslaget valde även Sverigeförhandlingen ut vilken av de alternativa dragningarna genom Småland som förhandlingen skulle inledas med.

I figur 1 nedan visas den dragning, de stationsorter och stationer vid flygplatser som förhandlingen inleddes med, samt ändpunkterna som ligger utanför höghastighetsnätet.

²Höghastighetsbanornas betydelse för regional utveckling, Jönköping International Business School, Centre for Entrepreneurship and Spatial Economics, maj 2015 och Regionalekonomiska analyser av Sverigebygget - Bakgrund, modell och resultat, WSP Analys & Strategi, rapport 2015-05-27.

³ Delrapport från Sverigeförhandlingen, ett författningsförslag om värdeåterföring, SOU 2015:60.



Figur 1. Sverigeförhandlingens förslag till dragning genom Småland, stationsorter och stationer vid flygplatser, som förhandlingen inleddes med, samt ändpunkterna som ligger utanför höghastighetsnätet.

I Sverigeförhandlingens rapport "Beslutsunderlag - val av linjesträckning och stationsorter" framgår att vi behövde välja ut vilka stationer och linjesträckningar som förhandlingen om höghastighetsjärnvägen skulle inledas med. Där ges också en övergripande beskrivning över vilka kriterier som använts för att göra dessa val. Kriterierna, som presenteras nedan, togs fram med utgångspunkt i syften och mål med höghastighetsjärnvägen i enlighet med delrapport två vilket innebar att antalet stationer behövde begränsas. Med publiceringen av beslutsunderlaget blev det möjligt att granska besluten, och skälen och kriterierna blev möjliga att jämföra.

Övriga nyttor som redovisats av kommuner och regioner utöver bostadsnyttorna har inte fällt avgörande vad gäller val av linjesträckningar 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.

Exempel på viktiga skriftliga underlagsrapporter finns även beskrivet i det publicerade beslutsunderlaget.

Val av stationsort

Vår bedömning är att om alla de stationer som ingått i tidigare utredningar skulle byggas, skulle det inte gå att uppnå höghastighetsjärnvägens syfte och mål. Ett mindre antal stationer ger en lägre kostnad, bättre möjligheter till effektivt kapacitetsutnyttjande och enligt vår bedömning en högre samhällsekonomiska nytta.

För val av stationsorter har vi, med utgångspunkt i syften och mål med höghastighetsjärnvägen i enlighet med delrapport två (SOU 2016:3), formulerat ett antal kriterier. Kriterier är följande (utan inbördes prioriteringsordning):

1. Antal invånare i tätorten: minst 50 000 invånare.
2. Prognosticerade resandeströmmar: minst 3 000 resenärer per årsmedeldygn.
3. Stationens betydelse som bytespunkt för interregionalt tågresande.
4. Antal bostäder som genereras av höghastighetsjärnvägen till år 2035: minst 1 300.

En ort som uppfyller tre av dessa fyra kriterier har vi ansett vara aktuell för en station på höghastighetsjärnvägen. Underlag för att bedöma hur dessa kriterier använts finns övergripande beskrivet i det publicerade beslutsunderlaget. Därutöver har valet påverkats av hur en station påverkar investeringskostnaden, hur restiden mellan ändpunkterna påverkas samt eventuella styrande dokument. De styrande dokument som varit aktuella är järnvägsutredningen för Mölnlycke–Bollebygd och tillåtlighetsansökan för Ostlänken.

För stationerna vid Landvetters och Skavsta flygplatser är inte dessa kriterier tillämpliga. Här har vi ansett att det är rimligt att inleda förhandlingar eftersom järnvägen enligt järnvägsutredningen Mölnlycke–Bollebygd respektive tillåtlighetsansökan för Ostlänken ska dras nära dessa stora flygplatser.

Val av linjedragning

På delsträckan mellan Jönköping och Lund finns det stationer, Värnamo och Växjö, som uppfyller kriterierna för att få en station men som inte kan realiseras på samma linjesträckning. Därför har följande kriterier tagits fram även för att välja linjesträckning:

1. investeringskostnad
2. samhällsekonomiska nyttor
3. samhällsekonomisk kalkyl (NNK)
4. restid mellan ändpunkterna
5. antal bostäder som genereras av höghastighetsjärnvägen till år 2035.

Dessa kriterier har bedömts enligt följande:

- Investeringskostnad, samhällsekonomiska nyttor, samhällsekonomisk kalkyl: Underlag för dessa kriterier har varit Trafikverkets kalkyler från 2015 av scenario US1 (via Helsingborg), US2 (via Värnamo) och US5 (via Växjö). För linjedragning genom Småland har även vissa uppgifter tagits fram för en variant av US5, där sträckan Stockholm–Malmö inte går in via Jönköping, men där Jönköping i stället förbinds med Malmösträckningen via ett ”triangelspår”.
- Restid mellan ändpunkterna: Högst 2 timmar för tåg utan uppehåll Stockholm–Göteborg respektive högst 2,5 timmar Stockholm–Malmö.

Överenskommelser

Den 1 februari 2016 inleddes förhandlingarna om höghastighetsjärnvägen. I förhandlingarna med kommunerna avgörs var stationerna placeras på en övergripande nivå, hur många bostäder som ska byggas i stationernas influensområde samt kommunernas bidrag i form av medfinansiering och förskottering. Vi förhandlar även med regionerna om att de ska verka för att kollektivtrafikutbyggnad bidrar till att sprida resenärsnyttor samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnytta. Vårt förslag är även att regionerna åtar sig att verka för samverkan mellan berörda kommuner för att trygga markåtkomst för utbyggnad av höghastighetsjärnvägen.

Förhandlingarna med kommunerna har utgått från ett underlag som framförallt består av kommunernas nyttobeskrivningar samt underhandsinformation från Trafikverkets olika pågående utredningar om sträckningar och stationslägen med mera. Därefter har vi diskuterat stationsläge, kommunalt bostadsåtagande, medfinansiering och förskottering. När Sverigeförhandlingen och kommunen blivit överens om dessa delar har detta manifesterats i form av ett handslag mellan våra förhandlare och ansvariga politiker. Resultatet har även meddelats i pressmeddelande för respektive överenskommelse.

Överenskommelserna ska sedan formaliseras i avtal mellan respektive kommun och region, Sverigeförhandlingen samt Trafikverket. Avtalen kommer bestå av ramavtal som är gemensamma för delsträckor samt objektavtal för respektive station. Även om satsningen på höghastighetsjärnväg och storstadsåtgärderna skiljer sig åt i vissa avseenden har Sverigeförhandlingen valt att använda i grunden samma format för samtliga avtal och att göra differentieringar endast där det krävs med hänsyn till respektive projekts/delprojekts särdrag. Avtalen träder i kraft när de godkännts av respektive kommunfullmäktige och regeringen. Avtalen ska sedan följas upp, och regeringen kommer behöva utse ett organ som kan ta vidare denna uppgift efter att Sverigeförhandlingen slutredovisar sitt uppdrag senast den 31 december 2017.

Sverigeförhandlingen har nu kommit överens med tolv kommuner om ungefärligt stationsläge, samt åtagande avseende bostäder, medfinansiering och förskottering, se tabell 2. Detta innebär att förhandlingen med kommunerna landat i sträckning och val av stationsorter som överensstämmer med Sverigeförhandlingens utgångspunkt i förhandlingens inledning. Totalt har överenskommelserna resulterat i åtaganden från kommunerna om att bygga cirka 110 000 bostäder, att medfinansiera 1,3 miljarder kronor samt att förskottera knappt en miljard kronor.

Kommun (stationsort)	Bostäder	Medfinansiering (mnkr, prisnivå 2015)	Förskottering (mnkr, prisnivå 2015)	Stationsläge
Södertälje	15 300	47,5	93,2	befintligt
Trosa (Vagnhärad)	1 700	47,5	12	i anslutning till tätorten
Nyköping	7 400	84	54	centralt
Norrköping	15 300	173	136,7	centralt
Linköping	15 300	173	152,8	centralt (mellan Stångån och riksväg 35)
Tranås	500 till 2 000	200	18,5	i anslutning till tätorten eller externt (längs den befintliga Södra stambanan norr om Tranås stad, mellan Granelund och Tismetorpet)
Jönköping	14 000*	195	133,1	centrumnära (inom Södra Munksjöns utvecklings- område i ett västligt läge)
Borås	12 500	120	108	centralt (avgränsat av rutnätsstaden, nuvarande resecentrum och motor- vägen) eller centrumnära
Härbyda (Mölnlycke)	2 950	90	36,5	centralt
Värnamo	1 770	31,5	33,5	externt
Hässleholm	7 000**	50	50,9	centralt
Lund	15 000***	120	116,5	centralt
Summa	108 720 till 110 220	1 332	946	

*Inklusive 4 000 i Habo, Mullsjö och Vaggeryd

**Inklusive 3 000 i Kristianstad

***Detta inkluderar även storstadsåtgärderna i Lund

Tabell 2: Överenskommelser med kommuner ingångna till och med juni 2016 om bostadsåtaganden, medfinansiering, förskottering samt stationslägen.

Förhandlingarna har således redan uppnått målet för Sverigeförhandlingens uppdrag, som även inkluderar kollektivtrafikåtgärder i storstäderna, att få till stånd minst 100 000 nya bostäder. Detta ser vi som ett tydligt tecken på att den nya järnvägen leder till utveckling även utanför våra största städer. De snabba järnvägsförbindelserna kommer öka möjligheterna för många små och mellanstora städer att utvecklas och växa. Denna bild har också bekräftats av de kommunala politiker vi förhandlat med:

Ett stationsläge i Vagnhärad öppnar upp en arbetsmarknad för invånarna i Trosa kommun som inte bara underlättar arbetspendling till och studier i Stockholm utan även Nyköping, Norrköping och Linköping med väldigt rimliga restider.

Daniel Portnoff (M), kommunstyrelsens ordförande i Trosa

Ostlänken är en viktig del för Nyköpings fortsatta utveckling och kommer ytterligare att knyta Nyköping samman med Stockholm och Östergötland i en gemensam arbetsmarknads- och bostadsregion.

Urban Granström (S), kommunstyrelsens ordförande i Nyköping

Jag är mycket glad över att alla kommuner är överens med Sverigeförhandlingen om förskottering, medfinansiering, bostadsåtagande och stationslägen. För Norrköpings del har vi planerat för det här länge och de kommande investeringarna finns med i långtidsbudgeten. Det innebär byggstart i Norrköping 2017.

Lars Stjernkvist (S), kommunstyrelsens ordförande i Norrköping

För vårt starka näringsliv är kommunikationer avgörande för kompetensförsörjningen. Vi är regionens tillväxtmotor och vi är regionens pendlingsnav. Detta förstärker den utvecklingen.

Kristina Edlund (S), kommunstyrelsens ordförande i Linköping

Det här är historiskt för Tranås kommun. Det är fantastiskt att regeringens representanter tar med Tranås i detta gigantiska infrastrukturprojekt, som är det största i Sveriges moderna historia. Vinsterna för Tranås del kan sammanfattas med orden närhet, uppkoppling och tillväxt. Genom att bli en del av Götalandsbanan närmar vi oss huvudorterna Linköping och Jönköping, vi växer med tusentals jobb vilket är oerhört viktigt för Tranås utveckling.

Anders Wilander (M), kommunstyrelsens ordförande i Tranås

Det här är en viktig dag för Jönköpings kommun och för hela regionen. Efter flera år av planering och hårt arbete både för järnvägen och stationsläget känns det som att vi kommit ännu närmre målet.

Ann-Marie Nilsson (C), kommunstyrelsens ordförande i Jönköping

För Borås och vår arbetsmarknadsregion är ett centralt stationsläge bäst. Det innebär ett läge avgränsat av rutnätsstaden, nuvarande resecentrum och motorvägen. Ett centrumnära läge för stationen skulle kunna innebära en placering direkt söder om motorvägen, på Lusharpan eller något öster ut. Så att stationsområdet kan länkas samman med nuvarande centrum på ett naturligt sätt.

Ulf Olsson (S), kommunstyrelsens ordförande i Borås

Med höghastighetsjärnvägen skapas förutsättningar för fler bostäder och tillväxt som gynnar hela Sverige. Nu säkrar vi upp stationsläget i Mölnlycke, som är en del i arbetet med att knyta ihop arbetsmarknadsregionerna Göteborg och Borås.

Per Vorberg (M), kommunstyrelsens ordförande i Härryda

Det känns bra att vara överens med Sverigeförhandlingen och att nu få delta i förverkligandet av höghastighetsbanan, där Värnamo blir en knutpunkt i södra Sverige. Avsevärt kortare restider gör att vi kommer närmare varandra, arbetsmarknadsregionerna blir större och närheten till studier ökar mitt i Sveriges starkaste industriregion.

Hans-Göran Johansson (C), kommunstyrelsens ordförande i Värnamo

Handslaget innebär att vi nu har kommit ett stort steg närmare en höghastighetsstation i Hässleholm, och det känns mycket bra. Den nya stambanan kommer att bidra till utvecklingen i hela regionen: vi får en större arbetsmarknad genom regionala snabbtåg och bostadsbyggandet ökar. En höghastighetsstation i Hässleholm betyder också mycket för arbetet med att göra Hässleholm och Kristianstad till en ny tillväxtmotor i Skåne.

Lena Wallentheim (S), kommunstyrelsens ordförande i Hässleholm

Den överenskommelse vi nu nått mellan kommunen och Sverigeförhandlingen betyder otroligt mycket positivt för Lund och Skåne. Våra innovativa företag, Lunds universitet och de världsledande internationella forskningsanläggningarna, är och kommer att fortsätta vara bland Sveriges viktigaste stödjepunkter för tillväxt och hållbar utveckling. Med kombinationen av höghastighetsjärnväg, Sveriges modernaste spårvägsinfrastruktur och ett ökat bostadsbyggande har vi ytterst bra förutsättningar för att möta framtidens utmaningar...

Anders Almgren (S), kommunstyrelsens ordförande i Lund

Förhandlingarna fortsätter med storstadskommunerna (förutom Lund som är klara) där paketlösningar för en samlad överenskommelse kring storstadsåtgärder och höghastighetsjärnvägen diskuteras. Förhandlingarna fortsätter även med ägarna till de två flygplatserna Landvetter och Skavsta.

Kostnadsbedömningar

Sverigeförhandlingen har gett Trafikverket i uppdrag att uppdatera anläggningskostnaderna för höghastighetsjärnvägen och se över kostnadsdrivande faktorer. Trafikverket rapporterade den 31 maj 2016 resultatet i rapporten "Uppdatering av kostnader och effekter för höghastighetsjärnvägar" (Publ 2016:096). Rapporten redogör för anläggningskostnader, trafikering, preliminära restider och kapacitet baserat på bland annat Sverigeförhandlingens val av linjesträckning, stationsorter och stationslösningar från och med den 1 februari 2016.

Trafikverket redovisade även hösten 2015 uppdaterade kostnadsbedömningar för höghastighetsjärnvägen i rapporten "Utbyggnadsstrategier och förhandlingsunderlag för höghastighetsjärnvägar" (Publ 2015:241). Då uppskattades totalkostnaden till 256 miljarder kronor (50 procent sannolikhet, 190-320 miljarder kronor med 15-85 procent sannolikhet) i 2015 års prisnivå. I rapporten görs en jämförelse med en tidigare genomförd utredning från 2009 (SOU 2009:74), i vilken anläggningskostnaden motsvarade 170 miljarder kronor (50 procent sannolikhet, 135-205 miljarder kronor med 15-85 procent sannolikhet) i 2015 års prisnivå.

Kostnadsökningen från 2009 till 2015 berodde på nya och mer preciserade krav på anläggningen, att beräkningsunderlagen blivit bättre och mer precisa än tidigare och att innehållet i projektet förändrats till exempel vad gäller stationers utformning. I kostnadskalkylen ingick inte upprustning och anpassning av befintliga järnvägar in till storstadsområdena eller stationshus eller fordonsdepåer.

I de nya kostnadsbedömningarna som redovisades 31 maj 2016 har förutsättningarna avseende anläggningens omfattning och utförande blivit tydligare och många viktiga och kostnadspåverkande förutsättningar har analyserats. De nya kostnadsbedömningarna har uppdaterats bland annat utifrån fortsatt utredning kring teknisk systemstandard och kostnadsdrivande faktorer, samt i enlighet med Sverigeförhandlingens val av linjesträckning och stationslösningar från och med förhandlingsstarten. Utgångspunkt för revideringen har varit den kostnadsnivå som redovisades i december 2015 (256 miljarder kronor, 50 procent sannolikhet i prisnivå 2015).

Kostnadsdrivande faktorer har analyserats och nya lösningar har identifierats. Det gäller till exempel för masshantering, tunnlar, broar, viadukter och bullerskyddsåtgärder. Uppdateringen kring den nya kostnadsbedömningen har gjorts i två steg, dels genom förändrade tekniska krav och dels genom tolkningar av Sverigeförhandlingens val av linjesträckning och stationer från och med februari 2016. Detta ger såväl ökade som minskade kostnader vilket sammantaget innebär att totalkostnaden sjunkit till cirka 230 miljarder kronor, +/- 30 miljarder kronor (50 procent sannolikhet samt osäkerhetsintervall för 30-70 procent sannolikhet, i prisnivå 2015-06).

Arbetet befinner sig till stora delar i tidigt skede och det återstår fortfarande mycket utredningsarbete och det finns flera intressanta aspekter att fortsatt analysera och arbeta vidare med, bland annat utifrån den second opinion utredning som genomförts (se vidare kapitel "Second opinion").

Restider och kapacitet

Höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö ger kortare restider mellan de tre storstäderna och förbättrad tillgänglighet i form av kortare restider och nya förbindelser till flera av Sveriges större städer, vilket betyder större arbetsmarknadsregioner som i sin tur gynnar ett ökat bostadsbyggande. Med höghastighetsjärnvägen kan fler resor och transporter utföras på järnväg vilket bidrar till ett mer långsiktigt hållbart transportsystem. Höghastighetsjärnvägen ger ökad kapacitet och robusthet, och tillförlitligheten i järnvägssystemet ökar.

Restider

Trafikverket redovisar i sin rapport, "Uppdatering av kostnader och effekter för höghastighetsjärnvägar" (Publ 2016:096) exempel på restider som möjliggörs med höghastighetsjärnvägen om den byggs i enlighet med Sverigeförhandlingens val av linjesträckning och stationsorter den 1 februari 2016, se tabell 3. Tabellen visar restiden för långväga tåg enligt prognoserna för ett antal reserelationer år 2040 utan (JA) respektive med höghastighetsjärnväg (UA320).

RESERELATION		JA	UA320
Stockholm–Göteborg	direkt	03:25	02:01
Stockholm–Malmö	4 stopp	04:29	02:50
Stockholm–Köpenhamn	5 stopp	05:01	03:22
Stockholm–Linköping	1 stopp	01:40	01:07
Stockholm–Borås		04:04	01:49
Linköping–Göteborg	3 stopp	03:34	01:18
Linköping–Malmö	2 stopp	02:48	01:40
Jönköping–Malmö	3 stopp	02:25	01:15

Tabell 3: Antagen restid långväga tåg år 2040 i jämförelsealternativet utan höghastighetsjärnväg (JA) och i ett scenario med höghastighetsjärnvägen enligt Sverigeförhandlingen 1 februari (UA320). Källa: Trafikverket, rapport "Uppdatering av kostnader och effekter för höghastighetsjärnvägar Underlag till Sverigeförhandlingen, 2016-05-31".

Utän höghastighetsjärnväg (JA) blir motsvarande restid för prioriterade avgångar Stockholm–Göteborg 3:05. Att detta är längre än idag beror på att tåget inte antas ha lutande vagnskorg som dagens X2000. Med lutande vagnskorg skulle restiden mellan Stockholm och Göteborg kortas till 2:50 utan höghastighetsjärnvägen, jämfört med dagens kortaste restid som också är 2:50.

Restiderna i tabellen inkluderar tidpåslag där det är högt kapacitetsutnyttjande. Avgångar som prioriteras på andra avgångars bekostnad kan få kortare restider än

vad som anges i tabellen, men då får annan trafik i stället längre restider. Till exempel kan restiden för direkttåg Stockholm–Göteborg minska till cirka 1:55 timmar för prioriterade avgångar. Motsvarande för direkttåg Stockholm–Malmö skulle då bli cirka 2:25 timmar och med fortsättning till Köpenhamn cirka 3:00 timmar.

Tabell 4 visar exempel på skillnaden i restid för långväga tåg som höghastighetsjärnvägen ger enligt prognosen. Störst skillnad blir det för Linköping–Göteborg som får mer än två timmar kortare restid.

RESERELATION		TIDSVINST US2X
Stockholm–Göteborg	direkt	01:24
Stockholm–Malmö	4 stopp	01:39
Stockholm–Linköping	1 stopp	00:33
Stockholm–Borås		02:15
Linköping–Göteborg	3 stopp	02:16
Linköping–Malmö	2 stopp	01:08
Jönköping–Malmö	3 stopp	01:10

Tabell 4: Restidsvinster som ges av höghastighetsjärnvägen i timmar och minuter.

Källa: Trafikverket, rapport "Uppdatering av kostnader och effekter för höghastighetsjärnvägar Underlag till Sverigeförhandlingen, 2016-05-31".

För delar av den regionala tågtrafiken ger höghastighetsjärnvägen också stora skillnader i restid. Tabell 5 visar restid år 2040 utan (JA) respektive med höghastighetsjärnväg (UA320) enligt prognoserna.

PENDLINGSSTRÄCKA	JA	UA320
Stockholm–Linköping	01:48	01:16
Stockholm–Norrköping	01:25	01:01
Göteborg–Borås	01:00	00:28
Göteborg–Jönköping	02:02	00:58
Linköping–Jönköping	01:37	00:40
Jönköping–Värnamo	01:02	00:21
Malmö–Hässleholm	00:47	00:40

Tabell 5: Exempel på antagna restider regionala tåg i timmar och minuter år 2040 i jämförelsealternativet utan höghastighetsjärnväg (JA) och i ett scenario med höghastighetsjärnvägen enligt Sverigeförhandlingen 1 februari (UA320). Källa: Trafikverket, rapport "Uppdatering av kostnader och effekter för höghastighetsjärnvägar Underlag till Sverigeförhandlingen, 2016-05-31".

Restider för regionaltåg är starkt beroende av om tågavgången drabbas av förbigång, det vill säga att regionaltåg måste invänta att höghastighetstågen kör förbi, vilket gör att restiderna kan variera. Restiderna ovan är genomsnittliga och ska därför läsas med försiktighet. Förbigångar minskar när det blir färre interregionala tåg på befintliga stambanor, men på de delar av höghastighetsjärnvägen som kommer få stor trafikering med både höghastighetståg och regionaltåg, framförallt Ostlänken

och Göteborg–Borås, kommer problemet med olika hastigheter till viss del finnas kvar.

Kapacitet

Med höghastighetsjärnväg avlastas de befintliga stambanorna som inte förväntas ha kvar några snabbtåg med inga eller få stopp. Detta ger ökad kapacitet för den inomregionala trafiken såsom pendeltåg, regionaltrafik och godstrafik på de befintliga stambanorna. Även utan snabbtåg kommer vissa delsträckor vara hårt belastade på de befintliga stambanorna, vilket kan accentueras av den ökade godstrafik som förväntas när kapacitet frigörs.

Utbyggnad av höghastighetsjärnväg innebär även att stambanorna får ökad kapacitet för återställningsförmåga vid trafikstörningar liksom mer tid för underhåll, vilket bland annat innebär minskade kostnader.

Second opinion

Sverigeförhandlingen gav i december 2015 Trafikverket i uppdrag att genomföra en second opinion avseende kostnader och utformning för höghastighetsbanor. Vid månadsskiftet maj/juni 2016 presenterade Arup den second opinion på höghastighetsjärnvägssystemet som genomförts. Rapporterna finns att läsa på Sverigeförhandlingens webbplats. De bekräftar Trafikverkets beräkningar från december 2015, utifrån de förutsättningar avseende utformning som gällde då, men lyfter också möjligheter att sänka kostnaderna ytterligare genom att ta bort stationer och lägga fler stationer externt.

Arups jämförelse av kostnaderna utgår från den utformning som planerades i november/december 2015. Sedan dess har antalet stationer minskat, och i och med att planeringen kommit längre minskar också vissa osäkerheter. Den nya kostnaden för höghastighetsjärnvägen visar på en lägre nivå.

Arup har arbetat med många internationella uppdrag kring höghastighetsjärnväg. Olika länder har dock gjort olika val när man utformat sina höghastighetsjärnvägar, bland annat på grund av olika syften och mål för sina utbyggnader. En svensk järnväg behöver anpassas för svenska förhållanden, så även om internationella jämförelser är både viktiga och nödvändiga så kan ett val för Sverige ändå behöva vara något helt eller delvis annat. Vi har fokuserat på att järnvägen ska kunna hantera både den snabbaste trafiken mellan de större städerna, och en snabb regional trafik för att också bidra till utveckling i regionerna utanför de största städerna. En redogörelse av Sverigeförhandlingens val av linjesträckning och stationsorter framgår i denna rapport under kapitel ”Val av stationsorter och sträckning inför förhandlingsstart”.

I denna second opinion redovisas bland annat ett förslag på stationsläge vid Landvetters flygplats som ligger norr om flygplatsen och som, enligt Arup, skulle kunna reducera kostnaderna jämfört med nuvarande plan med station under flygplatsen, men fortfarande vara ett tillräckligt bra stationsläge. Sverige-

förhandlingen anser att detta förslag från Arup är intressant att utredas närmare. Sverigeförhandlingen har därför gett Trafikverket i uppdrag att vidare ta fram underlag för att kunna jämföra ett stationsläge enligt nuvarande planeringsläge (under flygplatsen) med alternativa stationslägen som inte går under flygplatsen. I detta ska ingå stationsläge ungefär enligt Arups förslag, men också andra alternativ bör ingå om Trafikverket bedömer att det kan finnas andra relevanta alternativ. Jämförelsen ska minst omfatta kostnad, påverkan på restider, påverkan på möjlighet att bedriva regionalstågstrafik, samhällsekonomisk kalkyl samt verbal beskrivning av nyttor och onyttor.

Sverigeförhandlingen kommer inte att ompröva någon av de stationsorter vi gjort överenskommelser med. Men vi anser att det fortsatt kan finnas intressanta förslag att studera vidare gällande utformning av stationslösningar i enlighet med Arups förslag och rekommendationer.

Samhällsekonomi

Trafikverket lämnade den 30 juni en delredovisning om höghastighetsjärnvägens samhällsekonomiska nytta, i form av en samhällsekonomisk kalkyl. Den samhällsekonomiska analysen och den samlade effektbedömningen kommer i sin helhet att redovisas i september. Vi återkommer därefter med en redovisning avseende detta.

Åtgärder närmast de tre största städerna

Stockholm, Göteborg och Malmö, såväl städer som län/region, har framfört behov av åtgärder även på sträckorna Järna–Stockholm–Arlanda och Lund–Malmö–Öresundsbron, samt ytterligare åtgärder Borås–Göteborg. Skälen till detta är att man anser att kapaciteten på dessa sträckor inte kommer att räcka till när höghastighetsjärnvägen tas i bruk.

Sverigeförhandlingens bedömning är att det sannolikt kommer att behövas åtgärder, men att det inte är tydligt att åtgärderna behövs just på grund av höghastighetsjärnvägen eller att de behövs just från samma tid som när höghastighetsjärnvägen är färdig, och dessutom att det inte alltid är givet vilka åtgärder som behövs. Det kan till exempel vara ökad regionalstågstrafik som gör att ytterligare kapacitet behövs, och kanske de åtgärder som är lämpliga är något annat än spår för höghastighetståg på dessa sträckor.

På grund av dessa osäkerheter är det vår bedömning att Trafikverket bör utreda:

- vilka behov som finns,
- vilka åtgärder som behövs,
- när åtgärderna behövs, och
- vad åtgärderna kostar

Vår bedömning är att det är bättre att detta utreds ordentligt än att åtgärder förhandlas av Sverigeförhandlingen utan ett bra beslutsunderlag. Därför planerar vi att lämna uppdrag till Trafikverket att utreda bland annat behov, åtgärder och kostnader avseende:

- Järna–Stockholm–Arlanda
- Borås–Göteborg (utöver höghastighetsjärnvägen)
- Lund–Malmö–Öresundsbron

Utbyggnadsstrategi

Enligt Sverigeförhandlingens direktiv ska förhandlingspersonen föreslå en strategi för utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg med hänsyn till sådana banors kostnader och nyttor. Strategin ska innehålla lämplig utbyggnadsordning, sträckningar samt stationsuppehåll.

I vår delrapport två angav vi att vårt förslag till syfte med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen är att den 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 regionalstågstrafik. Höghastighetsjärnvägen ska också 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 regionaltrafik, godstrafik och bättre punktlighet. Utbyggnaden ska ske snabbt, maximera den samhällsekonomiska lönsamheten och vara kostnadseffektiv.

Vårt förslag till utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnvägen i delrapport två är bland annat att prioritera färdigställandet av en hel delsträcka ändpunkt till ändpunkt (Stockholm–Göteborg och/eller Stockholm–Malmö), för att realisera investeringarna och få till stånd trafik med höghastighetståg så snart som möjligt. Vi kommer återkomma senast i vår slutrapport med vilken av delsträckorna vi anser bör prioriteras.

Vi anser däremot att beslut redan nu bör fattas om att bygga sträckan mellan Järna och Jönköping, för att möjliggöra en tidig byggstart av höghastighetsjärnvägen år 2017. Genom att få tidig byggstart till Jönköping ökar möjligheten för att hela höghastighetsjärnvägen blir klar 2035. En ytterligare fördel är möjligheten att tidigt avlasta hårt belastade delar av Södra stambanan, vilket ger bättre tillförlitlighet och kortare restider för tåg mellan Stockholm och Malmö, samt ökar järnvägssystemets robusthet. Sträckan bör utformas så att tågen mot Malmö kan nyttja den nya banan så långt som är rimligt med hänsyn till kostnader och nyttor. Tågen mot Göteborg kommer under denna tid gå samma väg som idag vilket innebär att den trafiken begränsas av kapaciteten på Västra stambanan och därmed inte ger någon ökad belastning på sträckan Järna–Stockholm. För delarna Jönköping–Almedal och

Jönköping–Lund bör planeringsarbetet inriktas så att hela höghastighetsjärnvägen kan tas i bruk senast 2035.

Av Sveriges tio största kommuner är det bara Jönköping som inte ligger vid stambanorna eller de större järnvägsstråken. Genom att höghastighetsjärnvägen byggs till det planerade stationsläget i Jönköping så snart som möjligt kan nyttor realiseras tidigare, och Jönköping och Tranås får en gemensam arbetsmarknadsregion med Linköping och Norrköping. Kopplingen till Stockholm och Arlanda blir betydligt bättre för Östergötland och Jönköpings län och tåg blir ett realistiskt alternativ på sträckan.

Kapacitetstilldelning

I vårt arbete under 2015 avseende kommersiella förutsättningar för trafik på höghastighetsjärnvägen identifierade vi att dagens regelverk kring marknadstillträde och kapacitetsfördelning kan vara hämmande för en utveckling av omfattande ny järnvägstrafik. Orsaken är att trafikeringen ger upphov till ett behov av stora investeringar i fordon och depåkapacitet för kommersiella aktörer, men också för offentliga aktörer vid eventuell upphandling av storregional trafik.

Likaså konstaterades under 2015 att det med gällande regelverk finns risk att den trafik som egentligen motiverar en höghastighetsjärnväg, det vill säga höghastighets-tågstrafik och snabb storregional trafik, kan påverkas negativt om järnvägen också trafikeras av annan, långsammare trafik.

Under 2015 genomfördes därför en studie av gällande svenskt regelverk, inklusive jämförelser med EU:s regelverk på området, för att undersöka om det går att åstadkomma tydligare planeringsförutsättningar (längre framförhållning) och om prioritet kan ges till sådan trafik som bidrar till att den nya järnvägens syfte uppnås.

I vår delrapport två i januari 2016 pekade vi på behov att ändra svensk lagstiftning, inom ramen för EU:s regelverk, för att förbättra kommersiella och offentliga aktörers planeringsförutsättningar med bättre framförhållning samt ge prioritet för höghastighetstågstrafik och snabb storregional trafik. Under våren 2016 har ett arbete påbörjats med att ta fram förslag till dessa ändringar, vilka dock ska ligga inom ramen för EU:s regelverk.

Det arbete som påbörjats avser inledande möten med bland annat län/regioner, järnvägsföretag och Transportstyrelsen. Därefter planeras en upphandling för skrivande av författningstexter. Arbetet kommer att ske i nära samarbete med Trafikverket.

ÖVRIGA AKTUELLA FRÅGOR

Uppdrag norra Sverige

I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår en fortsatt analys kring förutsättningarna för att stärka järnvägsförbindelserna mellan höghastighetsjärnvägen och norra Sverige. Vi ska även pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, med ett betydande inslag av medfinansiering från näringsliv, kommuner och landsting.

Arbetet har hittills redovisats i delrapport tre där Sverigeförhandlingen gav följande rekommendationer:

- Regeringen bör överväga att ge i uppdrag till Sverigeförhandlingen att förhandla om nyttobaserad medfinansiering för att stärka järnvägsförbindelserna mellan den nya höghastighetsjärnvägen och norra Sverige. Förhandlingarna bör ske på liknande sätt som för höghastighetsjärnvägen och storstadsåtgärderna.
- Trafikverket bör fortsätta utreda lämpliga åtgärder för att öka kapaciteten och robustheten längs kuststråket Stockholm–Arlanda–Uppsala–Gävle–Sundsvall–Härnösand–Umeå–Luleå och tvärbanorna som förbinder detta med Norra stambanan respektive Stambanan genom övre Norrland.
- Trafikverket bör fortsatt utveckla metoder för att bättre kunna kvantifiera nyttorna för godstransporter på järnvägen.

Öresundsförbindelser

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att ta initiativ till och föra samtal med företrädare för Danmark om ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark och lämna förslag till process för fortsatt hantering av frågan. I analysen ska det ingå att fullgöra det åtagande som regeringen uttalat om Helsingborg–Helsingör-förbindelsen i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/2013:25).

Sverigeförhandlingen beskrev i delrapport två att utredningsarbetet då hade bedrivits på svensk sida och inte involverat danska myndigheter eller beslutsfattare, men att detta avsågs genomföras i det fortsatta arbetet. Avsikten med vårt arbete är att få ett bra beslutsunderlag avseende såväl befintlig infrastrukturens nyttjande och kapacitet samt hur länge denna kan räcka utifrån prognosbedömningar.

För att få ett bättre underlag om både transportutvecklingen avseende gods- och persontransporter samt hur länge nuvarande kapacitet räcker är det angeläget med ett gemensamt prognosarbete och bedömning vilka åtgärder som skulle kunna genomföras för att nyttja befintlig kapacitet på ett effektivt sätt. För det arbetets genomförande är samverkan mellan Danmark och Sverige en förutsättning.

Representanter för Danmarks Transport och Byggministerie samt Sverigeförhandlingen och Trafikverket har under våren 2016 överenskommit att ta fram förslag till uppdragsinnehåll samt till hur det fortsatta arbetet ska bedrivas.

Uppdraget består i att gemensamt ta fram en prognos med sikte på 2040 avseende person- och godstransporternas utveckling samt belysa vilka effektiviseringsåtgärder som kan vidtas på befintlig kapacitet för att öka denna och besvara frågan ”hur länge räcker en effektiviserad befintlig kapacitet över Öresund”.

Efter sommaren planeras en gemensam workshop i Köpenhamn med danska och svenska experter som deltagare för att lämna förslag på hur ett genomförande av arbetet ska ske. Vid detta tillfälle ska också förslag till en detaljerad tidplan tas fram.

Den övergripande ambitionen är att under 2016 kunna ge en lägesrapport om arbetet som underlag för kommande gemensamma insatser.