

**Stambanan.com**

**28 oktober 2016**

**Södra stambanan och  
Trafikverkets planer**

**Lennart Andersson**



**TRAFIKVERKET**

# Några aktuella underhållsåtgärder på södra stambanan

- Hässleholm – Lund, kontaktledningsbyte 2015-2018, återstår 230 Mkr
- Vislanda – Mosselund, spårbyte 2017-2018, 350 Mkr
- Hästveda, växelbyte, 2017-2018, 27 Mkr
- Hässleholm C, rulltrappor, 2017-2019, 47 Mkr
- Mosselund, växelbyte 2019, 17 Mkr
- Lund C, rulltrappor 2019, 10 Mkr
- Nässjö C, rulltrappor 2020-2021, 25 Mkr

## Sträckor med högt kapacitetsutnyttjande

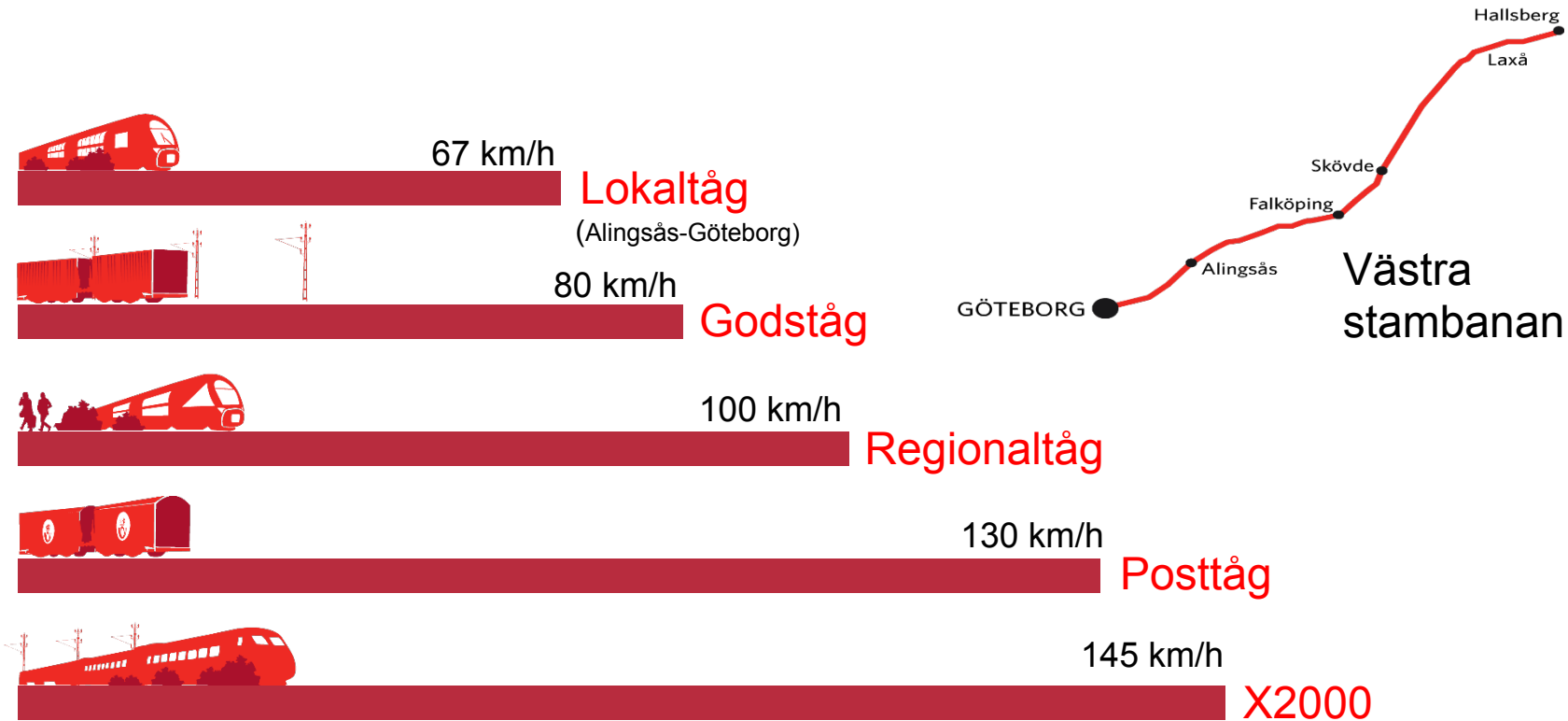
- **Kapacitetsutnyttjande över 80% (mycket högt):**
  - Hög känslighet för störningar
  - Låg medelhastighet
  - Stora problem att finna tid för att underhålla banan

- **Kapacitetsutnyttjande 60-80% (medelhögt):**
  - Avvägning mellan antalet tåg och trafik kvalitet
  - Störningskänslig trafik
  - Svårt att få tågen att gå de önskvärda klockslagen
  - Svårt hitta tid för underhåll

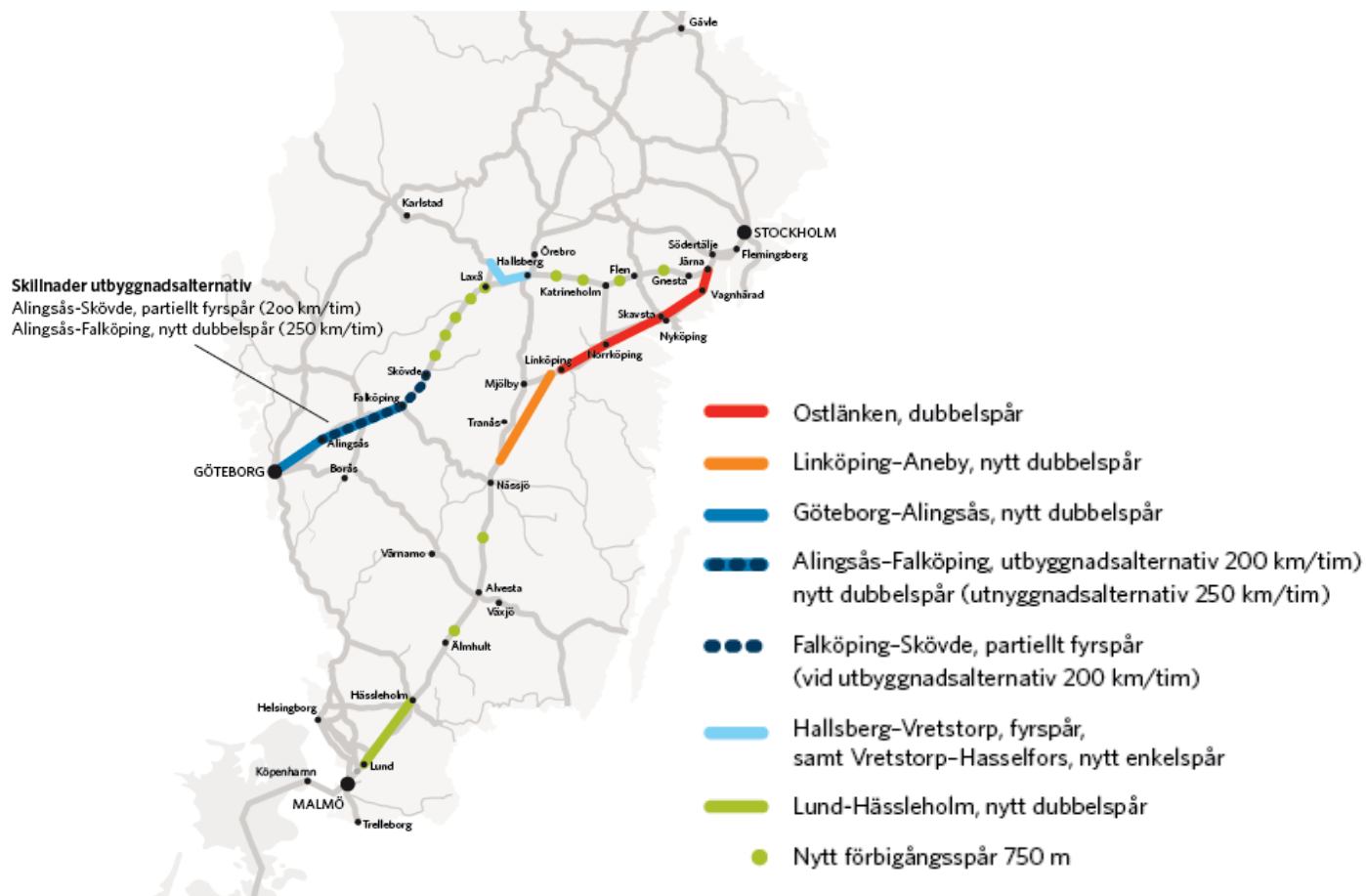
**Vid 70 procents kapacitetsutnyttjande påverkas tillförlitligheten påtagligt**



# Problemet med blandtrafik – exemplet Hallsberg-Göteborg



# Förslag – ombyggnad av befintliga stambanor, 200 km/tim respektive 250 km/tim



# Uppgradering av befintlig järnväg

## 2015 års prisnivå

- Uppgradering till 250 km/h ballastfritt spår (fixerat):  
130 miljarder kr +/- 20 miljarder kr
- Uppgradering till 200 km/h ballasterat spår:  
90 miljarder kr +/- 15 miljarder kr
- Ballasterat spår för 250 km/h:  
115 miljarder kr +/-



# Infrastruktur för framtiden

Innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

Prop. 2016/17:21

*Anna Johansson  
Isabella Lövin*

# Förslag till ekonomisk ram 2018-2029

Miljarder kronor, prisnivå 2017	Föreslagen ny ram 2018-2029	Nuvarande plan 2014-2025	Ökning	Förändring i %
Utveckling av transportsystemet	333,5	277	56,5	20%
Vidmakthållande järnväg	125 <sup>1</sup>	85 <sup>2</sup>	40	47%
Vidmakthållande väg	164	153	11	7%
<b>Total ram</b>	<b>622,5</b>	<b>515</b>	<b>107,5</b>	<b>21%</b>
Investeringar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter (2010-2029)	52	52		

<sup>1</sup> Banavgifter tillkommer, preliminärt 27 miljarder kronor

<sup>2</sup> Banavgifter tillkommer, ca 22 miljarder kronor, prisnivå 2016

*I Trafikverkets inriktningsunderlag föreslog Trafikverket följande ram för att bibehålla dagens funktionalitet:*

- Vidmakthållande järnväg 156 miljarder kronor (2015 års prisnivå)
- Vidmakthållande väg 189 miljarder kronor (2015 års prisnivå)

Senare besluta om fördelning till länsplaner, preliminära ramar i direktiven för åtgärdsplaneringen



**Figur 8.1** Schematisk bild över infrastrukturplaneringen



- Direktiv för åtgärdsplaneringen i december 2016.
- Förslag till en ny trafikslagsövergripande nationell plan samt länsplaner för transportinfrastrukturen tas fram under andra kvartalet 2017
- Efter remittering fastställer regeringen den nationella planen och definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna första halvåret 2018

# Transportpolitiska principer

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas

# Pågående utredningar och arbeten

- Sverigeförhandlingen
- Det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T
- Östersjöstrategin
- Regeringens strategier för särskilda områden
  - Nationell cykelstrategi
  - Maritim strategi
  - Flygstrategi
  - Nollvisionen
- Samverkan om innovationer och forskning
- Stadsmiljöavtal
- Finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar
- Kunskapsutveckling kring trafikens samhällsekonomiska kostnader
- Krisberedskap och totalförsvaret
- Sjöfartsverkets regeringsuppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige

# viktiga formuleringar.....

- Fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet!
- Punktligheten i tågtrafiken mätt i andelen försenade tåg har legat stabilt sedan 2013 samtidigt som det tågtrafiken har ökat. Det medför att det sammanlagda antalet förseningsminuter har ökat. Godstågens punktlighet har förbättrats.
- Sett över en längre tidsperiod har trängseln på vägarna ökat i Stockholm, legat stabilt i Malmö och minskat i Göteborg
- Utsläppen av växthusgaser har minskat under flera år men avstannat 2015 – ökad trafik, fler fordon, låga oljepriser.
- Trots bullerskyddsåtgärder ökar antalet bullerutsatta människor pga ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städer och ökat bostadsbyggande i bullerutsatta miljöer.

## andra intressanta nedslag...

- Sverigeförhandlingen – ”Samtliga överenskommelser ska ingås med förbehåll för efterföljande rättsliga prövningar samt regeringens och, i förekommande fall, riksdagens godkännande.”

*Min tolkning att detta ger oss argument för att driva den fysiska planläggningen brett och förutsättningslöst för att svara upp mot lagarnas intentioner.*

- TEN-T; medlemsstaterna har åtagit sig att genomföra lämpliga åtgärder för att utveckla stomnätet till 2030 samt det övergripande nätet till 2050.
- Regeringen aviserar en kommande nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling
- Nystart för nollvisionen – öka insatserna på väg och järnväg.
- Stadsmiljöavtal – omfattar från 2017 även cykelåtgärder, anslagen ökar med 250 Mkr 2017 och med 500 Mkr för 2018. Efter perioden 2015-18 ska avtalen förlängas.

# det kommer mera....

- en betydande förändring har skett av det säkerhetspolitiska läget och planeringen av totalförsvaret och civilt försvar ska återupptas - transportområdet har en betydelsefull roll i detta sammanhang.
- ”Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. Tåget ska vara snabbare än bilen och billigare än flyget.”
- ”Ökade transportbehov i städer skapar samtidigt stora utmaningar för landsbygdens infrastruktur, särskilt vad gäller underhåll av väg och järnväg, då trafiken glesas ut och infrastrukturen inom dessa områden riskerar att prioriteras ned. En försämring av landsbygdens infrastruktur innebär i sin tur att urbaniseringen ytterligare stärks när arbetspendling försvåras.”
- Investeringar i allmänna farleder och slussar bör finansieras via den nationella planen

# smarta åtgärder.....

- Digitaliseringen kommer att påverka såväl resmönster som transporter. Utvecklingen av ny teknik är också en förutsättning för uppkopplad infrastruktur och självkörande fordon.
- ”Trafikverket föreslår att dessutom att beloppsgränsen för trimningsåtgärder ska höjas från 50 Mkr till 100 Mkr.” ”Trimnings- och miljöåtgärder för att förbättra befintligt transportsystem är snabba och kostnadseffektiva åtgärder som ligger i linje med fyrstegsprincipen där de i allmänhet faller in under steg 2 eller/och 3.”
- ”Ett införande av längre och tyngre godståg ger positiva effekter. Förslag på åtgärder som syftar till att möjliggöra att köra längre och tyngre godståg bör utredas vidare i kommande åtgärdsplanering.”

# nya stambanor för höghastighetståg.....

- Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer.
- Trafikverket ska säkerställa att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg sker på ett kostnadseffektivt sätt. Utbyggnaden ska ske i en takt som ekonomin tillåter.
- Det är därför centralt att det finns ett brett stöd i riksdagen inför beslut om Sverige ska satsa på nya stambanor för höghastighetståg.



# säkra genomförande av underhåll...

- Regeringen anser att det är av stor vikt att Trafikverket avsätter nödvändig tid i spåren för underhållsåtgärder och att resurserna till drift, underhåll och reinvesteringar ökas för att skapa ett robustare järnvägssystem med ett lägre avhjälpande underhåll till följd av infrastrukturfel.

# internationellt.....

- ”Sverige ska främja strategisk och smidig planering av gränsöverskridande infrastrukturåtgärder och ha ett väl fungerande informationsutbyte om planerade infrastrukturåtgärder med övriga nordiska länder.”
- ”Enligt regeringens mening bör utvecklingen av gränsöverskridande transportinfrastruktur främja både person- och godstransporter och alla trafikslag, och ingå i den löpande dialogen mellan ländernas regeringar samt i det fortsatta myndighetssamarbetet.
- ”Det ska finnas ett samarbete mellan länderna i fråga om infrastrukturplanering, som hela tiden kan utvecklas. Själva planerna är dock fortsatt en nationell angelägenhet.”
- ”Exempel på främjande av strategisk och smidig planering av gränsöverskridande infrastrukturåtgärder skulle kunna vara en utveckling av gemensamma prognosmodeller”

*Inget nämns om nuvarande id- och gränskontrollernas status och framtid!*

# finansiering, eller snarare medfinansiering.....

- ”Medfinansiering av statlig transportinfrastruktur genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, landsting och företag kan vara ett sätt att åstadkomma lösningar i transportsystemet.”
- ”Infrastruktursatsningar bör dock styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomisk grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. De transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.”