

# Förutsättningar för en snabbare utbyggnad av en ny stambana

juni 2018

[stambanan.com](http://stambanan.com)

På uppdrag av Stambanan.com  
Lund den 2 maj 2018.



**Sven Landelius**  
*Civ.ing., Tekn.Dr.h.c.*

## 1. Bakgrund

### 1.1 Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen har lämnat sin slutrapport avseende utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna. Under arbetet har en värdeskapande förhandlingsmodell använts och de resultat som slutrapporten redovisar tycks vara väl förankrade i berörda kommuner och regioner. Rapporten är gedigen och kan vad gäller utbyggnaden av stambanorna kortfattat sammanfattas sålunda:



*Chatarina Håkansson Boman, Sverigeförhandlingen överlämnar slutrapporten till infrastrukturminister Tomas Eneroth.*

- Sverigeförhandlingen föreslår att en ny höghastighetsjärnväg ska byggas mellan Järna och Lund samt mellan Järna och en kopplingspunkt på Väst kustbanan med totalt elva markförlagda stationslägen. Syftet med höghastighetsjärnvägen ska vara att knyta Stockholm, Göteborg och Malmö närmare varandra samt att mellanliggande regioner kan utvecklas. Restiderna ska kunna vara två timmar Stockholm – Göteborg och två och en halv timmar Stockholm – Malmö. Höghastighetsjärnvägen ska därför byggas så att tåg kan köras i 320 km/h. Även snabba storregionala tåg som kan köras i 250 km/h ska tillåtas på banan.
- Sverigeförhandlingen föreslår att höghastighetsjärnvägen byggs ut snabbt och att båda sträckorna byggs i huvudsak samtidigt, så att de kan öppnas för trafik 2035 eller så fort det är möjligt med avseende på teknik och den legala planeringsprocessen.
- Sverigeförhandlingen hänvisar vad gäller investeringskostnaden till av Trafikverket senast publicerade uppgifter och enligt dessa uppgår kostnaden till 230 miljarder kronor i prisnivå 2015-06 med ett osäkerhetsintervall som uppgår till +/- 30 miljarder kronor. Kostnadsberäkningen bygger på att utbyggnaden kan ske sammanhållet och inte bli utsträckt i tiden.
- Sverigeförhandlingen föreslår att byggandet av höghastighetsjärnvägen ska finansieras via eget anslag. Finansiering ska ske med lån i Riksgälden, statligt anslag och kommunal medfinansiering. Den totala räntekostnaden för ett lån, som bedöms behöva uppgå till högst ca 191 miljarder kronor år 2034, är beroende av räntesatser och återbetalningstider och har i två olika typfall (TF 2055 och TF 2065) beräknats och uppskattats till 140 miljarder kronor respektive 175 miljarder kronor.
- Sverigeförhandlingen har ingått avtal med kommuner och regionala företrädare om finansiering och medfinansiering av höghastighetsjärnväg, byggande av bostäder utmed sträckningen, spridning av nyttorna i en större geografi m.fl. åtaganden. Avtalen, som omfattar 1 241,5 miljoner kronor i kommunal medfinansiering och ca 100 000 bostäder, är villkorade av parternas, bl.a. regeringens, godkännande och bygger på att beslut tas om en snabb utbyggnadstakt och på att spår byggs för 320 km/h för att nå restidsmålen.

Förslaget ovan att höghastighetsjärnvägen ska planeras utifrån ett helhetsperspektiv och byggas ut i snabb takt, grundas på att man inom rimlig tid ska kunna dra nytta av gjorda investeringar. Vidare på att en snabb utbyggnad i stor skala ger ökade möjligheter att skapa effektiva byggmetoder, att skapa en synergipotential för bättre landskapsanpassning och hållbar masshantering, att skapa potential för kommersiell trafik samt att skapa klimatneutralitet. Statens huvudregel vad gäller finansiering av infrastruktur är att denna ska ske via anslag. Sverigeförhandlingen föreslår alltså avsteg från denna huvudregel med motiveringen att höghastighetsjärnvägen är en ny generation järnväg med stora kostnader som ger nyttor långt in i framtiden och dessa nyttor är i stor utsträckning beroende av en snabb utbyggnad av systemet som helhet.

Sverigeförhandlingens hela förslag vad gäller utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen bygger således på en viktig förutsättning – lånefinansiering. En sådan kommer att betyda att statsbudgeten och statens framtida handlingsutrymme belastas.

Skulle en sådan lånefinansiering inte vara möjlig utan utbyggnaden istället ska finansieras via årliga anslag i den takt utrymme finns, är höghastighetsjärnvägen utbyggd tidigast 2064 men sannolikt först 2095. Härvid är de nyttor som höghastighetsjärnvägen kan bidra till högst osäkra liksom kostnaden för densamma.



*Förslag till linjedragning och stationsorter*

## 1.2 Trafikverkets Nationella Plan

Trafikverket redovisar i "Förslag till Nationell Plan för transportsystemet 2018-2029" åtgärder för att underhålla statlig infrastruktur och utveckla vägar och järnvägar samt sjöfart och luftfart. Den totala ekonomiska ramen för 2018 - 2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor var till kommer ca 90 miljarder kronor i form av trängselskatt, banavgifter och medfinansieringar.

Denna plan har ökat med 100 miljarder kronor jämfört med befintlig plan och omfattar en mycket stor mängd åtgärder som ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden. Det handlar om åtgärder för utveckling av transportsystemet, för drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och vägar med flera åtgärder, bland annat Sverigeförhandlingens Storstadsavtal omfattande kollektivtrafiksatsningar i Skåne, Stockholmsområdet och Göteborg samt åtaganden av storstads länen att färdigställa 193 000 bostäder till år 2035.

Vad gäller nya stambanor så kan det konstateras att även om ramen utökats kraftigt så räcker inte anslagna medel för ett genomförande i enlighet med Sverigeförhandlingens förslag. Trafikverket föreslår istället följande strategi för utbyggnaden av stambanorna – en strategi som utgår ifrån att utbyggnaden huvudsakligen ska finansieras med anslag, att lösa kapacitetsproblem för befintlig trafik, att minska restider på sträckor med stor efterfrågan och långa restider samt att göra utbyggnaden på ett kostnadseffektivt sätt:

- en etappvis utbyggnad som sker över relativt lång period
- järnvägen dimensioneras för 250 km/h och byggs med ballasterat spår
- Sträckan Järna – Linköping (Ostlänken) planeras för byggstart i början av planperioden. Total kostnad är bedömd till ca 54 miljarder kronor varav ca 35 miljarder ingår i plan
- Sträckan Lund – Hässleholm planeras för byggstart i planperioden. Total kostnad är bedömd till ca 16,2 miljarder varav 2 miljarder ingår i plan
- Sträckor som prioriteras efter planperioden är Linköping – Tranås/Aneby samt Göteborg – Borås.
- Som nästkommande del i nätet utpekade sträckan Tranås/Aneby – Jönköping och därefter sträckorna Jönköping – Borås och Jönköping – Hässleholm, oklart med vilken prioritering.

Trafikverket konstaterar att med genomförda investeringar enligt förslag kommer det att vara väsentligt bättre kapacitet på sträckorna Järna – Linköping och Hässleholm – Lund samt att kapacitet kan frigöras för delar av det befintliga nätet. Detta förutsätter dock att dessa projekt, som under planperioden påbörjats, har färdigställts något som kräver finansiering i kommande plan. Kan så ske är bedömningen att sträckan Järna – Linköping är klar i början av 2030-talet och sträckan Lund - Hässleholm någon gång efter 2029.

Vad gäller nästkommande sträckor anges endast att byggstart sker efter år 2029 men ett färdigställande av dessa sträckor är beroende av och hänskjuts till kommande nationella planer.



# Trafikverkets förslag till nationell plan 2018-2029 – ny stambana

Trafikverket föreslår i enlighet med regeringens direktiv, att

1. Ostlänken (Linköping-Järna)
2. Lund-Hässleholm

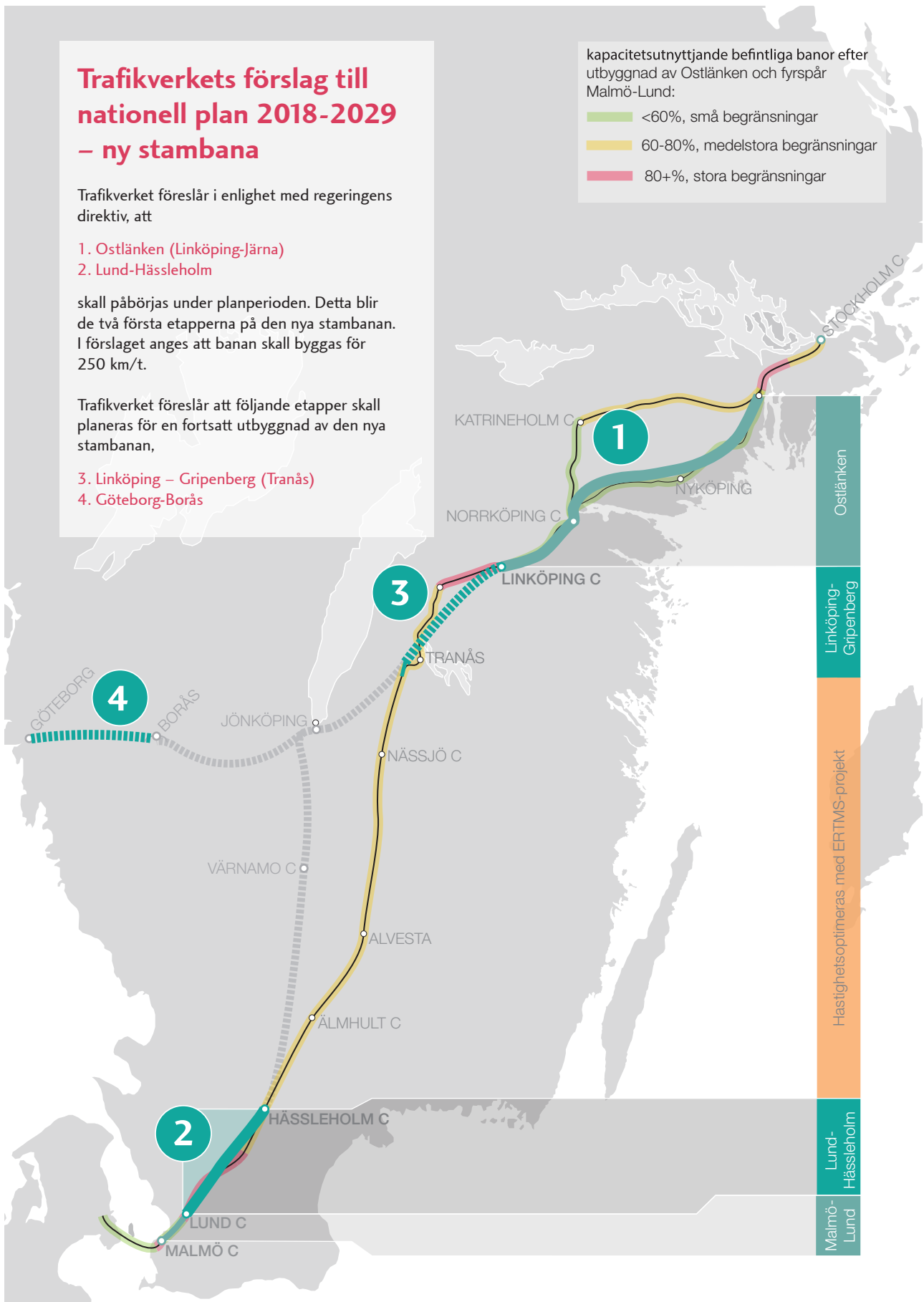
skall påbörjas under planperioden. Detta blir de två första etapperna på den nya stambanan. I förslaget anges att banan skall byggas för 250 km/t.

Trafikverket föreslår att följande etapper skall planeras för en fortsatt utbyggnad av den nya stambanan,

3. Linköping – Gripenberg (Tranås)
4. Göteborg-Borås

kapacitetsutnyttjande befintliga banor efter utbyggnad av Ostlänken och fyrspår Malmö-Lund:

- <60%, små begränsningar
- 60-80%, medelstora begränsningar
- 80+%, stora begränsningar



### 1.3 Stambanan.com

Genom Stambanan.com samverkar 29 kommuner, fem regioner och näringslivet med syfte att bidra till utvecklingen av södra stambanan och har med denna utgångspunkt studerat såväl Sverigeförhandlingens slutrapport SOU 2017:107 som Trafikverkets förslag till nationell plan 2018 – 2029, dokument 2017:165. Följande konstateranden har gjorts: Det förslag Sverigeförhandlingen lagt fram är väl genomlyst och underbyggt. Det vilar dock på en viktig förutsättning – byggandet av höghastighetsjärnvägen måste finansieras med hjälp av lånade medel som senare betalas tillbaka via kommande anslag. Skulle statsmakten komma fram till att detta inte är möjligt faller förslaget inklusive ingångna villkorade avtal om bostadsbyggande mm.

Kvar står i en sådan situation förslag enligt Trafikverkets nationella plan som ju bygger på huvudsakligen anslagsfinansiering. Vid antagen plan kommer utbyggnaden av såväl Ostlänken som sträckan Lund – Hässleholm att påbörjats men kan inte färdigställas under planperioden med där anslagna medel. Likaså är utbyggnaden av övriga etapper osäker såväl vad avser tider som finansiering och de är helt beroende av kommande nationella planer.

Stambanan.com har uppmärksammat detta och finner det ytterst olyckligt att det finns en risk för att utbyggnaden av stambanorna, i ett läge då förutsättningarna för Sverigeförhandlingens förslag inte kan uppfyllas, skjuts upp för att gå en osäker framtid till mötes. Att föreslå om-disponeringar i Trafikverkets förslag till gagn för stambanan skulle vara orimligt och kontra-produktivt; Trafikverkets förslag ger ett synnerligen gott intryck och har på ett föredömligt sätt sammanvägt identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över hela landet.

Men Sverige är i stort behov av nya stambanor! Som Sverigeförhandlingen noterar handlar det om att knyta landets tre storstadsregioner tidsmässigt närmare varandra, om att utveckla mellanliggande regioner och om att öka kapaciteten på befintliga Västra och Södra stambanan. Om bedömningen görs att Sverige inte har råd att bygga en höghastighetsjärnväg i snabb takt så måste det också konstateras att Sverige inte heller har råd att skjuta upp byggandet av nya stambanor i en osäker framtid.

Mot denna bakgrund presenteras "Snabbspåret – Trafikverkets Nationella Plan med en högre växel".



## 2. Snabbspåret

### 2.0 Bakgrund

Stambanan.com har som sagts ovan ställt sig mycket positiv till såväl Sverigeförhandlingens förslag till nya stambanor som till Trafikverkets förslag till Nationell Plan och kan bara hoppas att statsmakten finner det möjligt att fatta beslut i enlighet med båda dessa förslag. Dock har konstaterats att en politisk majoritet för Sverigeförhandlingens förslag, som alltså förutsätter ett snabbt, lånefinansierat genomförande och en bana för 320 km/h, för närvarande inte är tydlig.

Stambanan.com har också studerat hur höghastighetsjärnvägar byggts ut i Europa och kan konstatera följande:

- de Europeiska höghastighetsjärnvägarna har alltid byggts ut i etapper
- tiden mellan utbyggnaden för olika etapper har varierat mellan olika stråk och länder
- det normala är att först bygga delar som ger störst nytta (kapacitet, restid och koppling till det övriga järnvägssystemet)
- trafikering med höghastighetståg inleds så snart en första etapp färdigställts
- någon samstämmig bild av val av hastighet finns inte och exempel på såväl ballastfritt som ballasterat spår finns, i det senare fallet finns banor för hastigheter upp till 300 – 320 km/h.

I ett läge då den snabba utbyggnaden av Sveriges höghastighetsjärnväg är oklar har alltså Stambanan.com studerat vad en etapputbyggnad av Södra Stambanan skulle innebära och det är mot denna bakgrund nedanstående redovisning ska ses.



*Rapporter som vi tagit fram om utbyggnaden av snabbtåg i Europa.  
Läs mer på vår hemsida [stambanan.com](http://stambanan.com)*



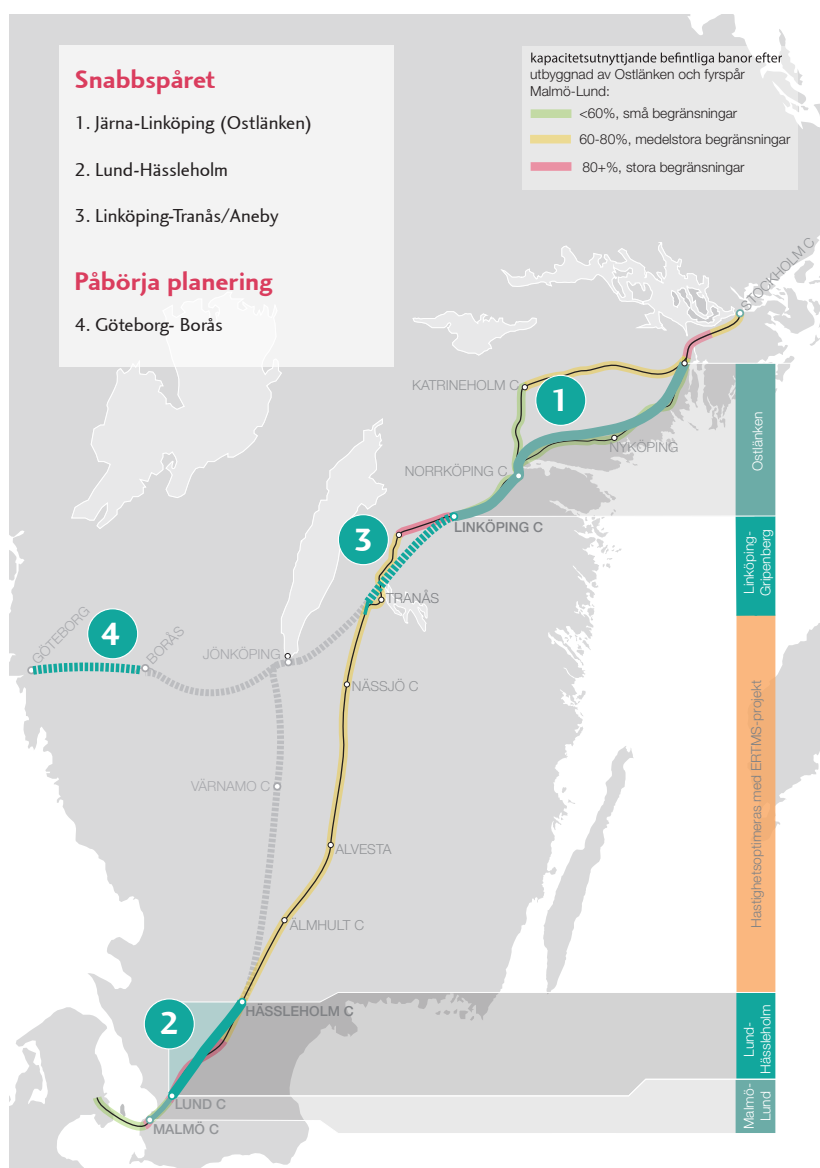
## 2.1 Lösning och målbild

Målet är att snabbt uppnå förbättringar på Södra Stambanans högt belastade sträckor där det är många hastighetsnedsättningar och därför, precis som Trafikverket gör i sitt förslag till Nationell Plan, prioriteras en utbyggnad i etapper som ger stora tidsvinster för befintliga tåg redan från start och som samtidigt avlastar befintliga banor och som möjliggör goda kopplingar till det befintliga och anslutande järnvägssystemet.

Skillnaden är en tydligare och en snabbare genomförandeplan, visserligen med större resursbehov men med positiva effekter i form av en stambana som inom kort och under lång tid framöver, har möjlighet att bidra till moderna och hållbara kommunikationer med korta restider.

Målet är alltså att senast år 2035, och om möjligt tidigare, ska följande delar av en framtida Södra Stambana vara utbyggda och tagna i drift:

- Järna – Linköping (Ostlänken)
- Lund – Hässleholm
- Linköping – Tranås/Aneby



Vad gäller Västra Stambanan så ligger denna utanför föremålet för verksamheten inom Stambanan.com. I sammanhanget vill dock understrykas att Trafikverkets förslag till Nationell Plan innehåller nödvändiga satsningar på kapacitetsförbättringar för denna del.

Ytterligare medel bör dock avsättas för att kunna påbörja planeringen av sträckan Göteborg – Borås för senare beslut vad avser utformning, genomförande och finansiering. Denna sträcka är en del i en blivande ny stambana och har stor betydelse för den regionala trafiken och för en anslutning av järnväg till Landvetters flygplats.

Övriga sträckor som ingår i Sverigeförhandlingens förslag till ny stambana, Aneby – Jönköping och Jönköping – Borås/Hässleholm, uppskjuts till senare tillfälle.

## **2.2 Hastighet**

Sverigeförhandlingen förespråkar hastigheten 320 km/h för att uppnå de mål som preciserats för restiden. Trafikverket har utrett skillnaden vad gäller hastigheten 320 kontra 250 km/h och konstaterar att den senare lösningen har begränsad negativ effekt på restiden men byggande av ballasterat spår medger en lägre kostnad – ca 11 miljarder kronor lägre för Ostkustbanan och 20 till 30 miljarder kronor för hela nätet. En hastighet på 250 km/h ger dock en högre underhållskostnad men ger också möjlighet att optimera linjesträckning med en väsentligt mindre radie.

I en konkurrens om tillgängliga medel måste en noggrann avvägning göras om vilken teknik och vilka dimensionerande hastigheter som ska väljas för höghastighetsjärnvägens olika etapper. Detta bör uppdras åt kommande organisation för ett genomförande (se nedan) att arbeta fram ett underlag för detta viktiga beslut. Härvid bör följande aspekter vägas in:

- investeringskostnader och finansiering
- underhållskostnader
- banans intrång i landskapet
- buller
- restider
- trafikering
- kopplingar till angränsande järnvägssystem
- inverkan på genomförandet
- operatörernas fordonsinvesteringar

## 2.3 Genomförande – kostnad och finansiering

Kostnaderna för etapperna Järna – Linköping och Lund – Hässleholm har av Trafikverket bedömts till cirka 54 respektive 16 miljarder kronor i prisläge 2015-06. Kostnaden för etappen Linköping – Tranås bedöms här till cirka 20 miljarder kronor.

Etapp	Kostnad	I förslaget till nationell plan	Att finansiera
Järna–Linköping	54 mdr	25 mdr	19 mdr
Lund–Hässleholm	16 mdr	2 mdr	14 mdr
Linköping–Tranås	20 mdr	–	20 mdr
<b>Summa</b>	<b>90 mdr</b>	<b>37 mdr</b>	<b>53 mdr</b>

Genom nu liggande "Förslag till Nationell Plan 2018 -2029" är 35 respektive 2 miljarder kronor avsatt för de båda förstnämnda etapperna. För att säkerställa genomförandet av alla tre etapper måste således ytterligare 53 miljarder tillföras delvis under planperioden men i huvudsak för perioden 2030 -2035. Det ska understrykas att av dessa 53 miljarder avser 33 miljarder kostnaden att slutföra de båda sträckor som påbörjats under planperioden medan 20 miljarder är ett nytillkommet behov.

De sålunda behövda 53 miljarderna måste, för att möjliggöra en tydlig start och säkra ett genomförande av Snabbspåret, ställas till förfogande genom uttalanden om framtida anslag och/eller utfärdande av lånelöfte.

Ett sätt skulle kunna vara att ge den juridiska person, som kommer att ansvara för genomförandet (se nedan), ett bemyndigande att genom Riksgälden lyfta ett så kallat bryggån.

Sådan bryggfinansiering har framgångsrikt använts i till exempel ESS-projektet för att säkra ett effektivt genomförande trots att ägarländernas avtalade finansiella bidrag kommer senare och skulle framtvinga ett längre och mindre effektivt genomförande.

Med antaganden om en årlig ränta på 4 procent efter år 2029 och en årlig möjlig anslagstilldelning om 3,5 miljarder kronor för Snabbspåret även efter år 2029, skulle i detta fall lånebehovet överslagsmässigt uppgå till cirka 30 miljarder kronor och lånet skulle vara amorterat efter cirka 10 år till en räntekostnad om cirka 10 miljarder kronor. En sådan lånefinansiering skulle fortfarande utgöra en belastning på statens budget och framtida handlingsutrymme men till belopp som är avsevärt mycket lägre än vad som är fallet enligt Sverigeförhandlingens förslag.

### Lånebehov med bryggfinansiering

30 miljarder kr

Amorterat efter 10 år

## 2.4 Organisation

Sverigeförhandlingen gjorde bedömningen att ett projekt som höghastighetsjärnväg kräver en egen projektorganisation för att skapa förutsättningar för en effektiv framdrift med goda möjligheter att följa och följa upp arbetet. Organisationsformen måste väljas så att den har förutsättningar att vara stabil under lång tid och den måste ges resurser för att snabbt bygga upp en lämplig organisation och för att hantera uppdraget över tid. Förutom tydlighet och transparens vad gäller den organisatoriska lösningen och möjligheten till löpande uppföljning av framdrift och ekonomi är det även viktigt med tydlighet och transparens rörande finansieringen varför höghastighetsjärnvägen bör finansieras via eget anslag.

Då beslut en gång togs om genomförandet av Öresundsförbindelsen konstaterades att detta var ett mycket stort och tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt komplicerat projekt varför det bedömdes angeläget att skapa en särskild organisation för detsamma. Vidare ansågs det viktigt att denna särskilda organisation, ett statligt bolag, gavs hög kompetens och tillgång till erforderliga finansiella resurser.

Erfarenheter från detta projekt och från många andra stora infrastrukturprojekt stödjer starkt denna bedömning och detta förslag förutsätter ett genomförande i en gemensam organisation, antingen som ett separat statligt bolag eller som en egen enhet inom en större organisation. Trafikverkets kunnande, bland annat det som utvecklats inom programmet "En ny generation järnväg", måste naturligtvis i båda upplägg tillvaratas.

En sådan organisation skulle garantera ett snabbt och effektivt genomförande genom såväl planerings-, tillstånds- som byggskedena och ge möjlighet till ett industriellt synsätt syftande till minsta möjliga kostnad och genomförande tid.

## 2.5 Uppnådda effekter – kapacitet och restider

Enligt den målbild som förslag "Snabbspåret" redovisar skulle alltså år 2035 förutom genomförda kapacitetsförbättringar enligt Trafikverkets förslag till Nationell Plan, också sträckorna Järna – Tranås/Aneby och Lund – Hässleholm vara utbyggda och tagna i drift år 2035. För Södra Stambanans vidkommande är därmed kapaciteten avsevärt förbättrad och bedöms vara tillräcklig för lång tid framöver. I det fall godstågstrafiken skulle öka kraftigare än dagens prognoser kan dock vissa kapacitetsproblem uppstå på sträckan Hässleholm – Tranås från år 2040 och framåt.

Restiden Stockholm – Malmö är idag 4 timmar och 30 minuter. Med ovanstående förslag reduceras denna restid till 3 timmar och 25 minuter med möjlighet att ytterligare pressa denna tid till ner mot 3 timmar genom att kunna tillåta hastigheter upp mot 300 km/h på delar av sträckningen.

Restiden Stockholm – Göteborg är idag 3 timmar och 10 minuter. Efter genomförande av Trafikverkets förslag till Nationell Plan är denna istället 2 timmar och 45 minuter.

## 2.6 Behov av beslut i närtid

Den framtida utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg i Sverige är helt beroende av vilka medel som kommer att kunna ställas till förfogande för ett genomförande. De förslag som redovisats ovan behöver för ett genomförande följande säkerställda finansiering, belopp i prisläge 2015-06:

- Sverigeförhandlingens lånefinansierade, snabba förslag omfattande 230 +/- 30 miljarder plus lånekostnad grovt uppskattad till 140 – 175 miljarder
- Trafikverkets anslagsfinansierade förslag omfattande 37 av totalt behövda 70 miljarder
- Snabbspåret enligt ovan omfattande 90 miljarder plus lånekostnad grovt uppskattad till 10 miljarder

I den politiska debatt som nyligen nått offentlighetens ljus, har Regeringen genom ansvarig minister Thomas Eneroth, redovisat ett förslag innebärande en utbyggnad av höghastighetsjärnvägen för maximalt 205 miljarder kronor under åren fram till år 2045. Vad gäller den diskuterade hastighetsstandarden skjuts denna fråga upp till ett senare avgörande. Detta Regeringens förslag kommer under den närmaste tiden att vara föremål för förhandling i syfte att om möjligt uppnå en bred politisk överenskommelse om hur, när och till vilken kostnad höghastighetsjärnvägen ska byggas ut.

Det sålunda angivna kostnadstaket om 205 miljarder kommer dock inte att räcka för att bygga ut Sveriges höghastighetsjärnväg enligt Sverigeförhandlingens förslag. Men det räcker långt - betydligt längre än det förslag som Trafikverket med sin förutsättning lagt i förslag till Nationell Plan och också betydligt längre än vad Snabbspåret innebär. Hur långt de räcker är givetvis beroende av hur mycket, när och i vilken takt medel kan ställas till förfogande.

De etapper som med ett ökat anslag, helt eller delvis, kommer att kunna byggas utöver Snabbspåret och sträckan Borås-Göteborg, är någon eller några av:

- Tranås/Aneby – Jönköping
- Jönköping – Hässleholm
- Jönköping – Borås

I ljuset av denna den senaste diskussionen om kostnadstak för utbyggnaden av Sveriges framtida stambanor, är några punkter som diskuterats ovan viktiga och värda att upprepas:

- Ett så stort och omfattande projekt som nya stambanor för Sveriges höghastighetsjärnväg, byggs lämpligen ut i etapper; de som ger bäst resultat i form av effektivitet, kapacitetsförstärkning och restidsvinster byggs först
- En särskild organisation med hög kompetens bör ges uppdraget att förverkliga projektet
- Projektet måste få tillgång till de finansiella resurser som kommer att krävas för ett effektivt genomförande. Det gäller såväl totala belopp som tillgången till medel i den takt ett effektivt byggande kräver.

Avslutningsvis kan konstateras att följande överordnade beslut vore önskvärda:

- antagande av Trafikverkets förslag till Nationell Plan
- målbild för utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg, det vill säga ett beslut om genomförande av Sverigeförhandlingens förslag, helt eller delvis
- åtagande i form av ram för finansiering
- utpekande av organisation för utbyggnaden



# stambanan.com

29 kommuner, fem regioner och näringslivet i samverkan

