

Höghastighetsbanor

– ett samhällsbygge för stärkt utveckling
och konkurrenskraft



SOU 2009:74

Uppdraget

Kan en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige bidra till att uppnå samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar för ett utvecklat transportsystem med förbättrad kapacitet, framkomlighet och tillgänglighet?

Höghastighetsbanor

- **Separata dubbelspår för persontrafik**
- **Definitionsmässigt hastighet över 250 km/h**
- **Topphastighet 320 km/h**
- **Banor och fordon konstrueras i enlighet med EU-standard**
- **Internationellt beprövad teknik**

Höghastighetsbanor, forts

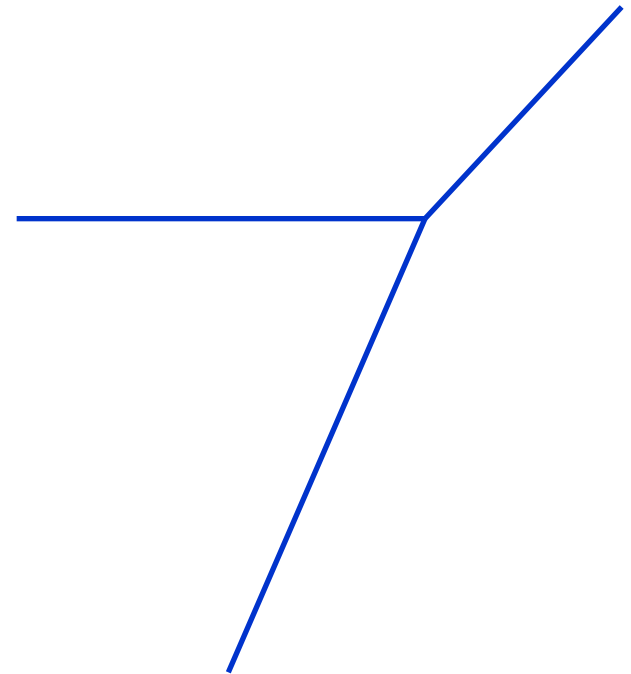
- **Banorna är kompatibla med det konventionella nätet**
- **Fordonen kan även köra på det konventionella nätet och i övriga Europa**
- **Kräver större kurvradier än konventionella banor**
- **Tål större lutningar på grund av att de dimensioneras för persontrafik**
- **Inga plankorsningar**

Utgångspunkter

- **De transportpolitiska målen**
 - Funktionsmålet – tillgänglighet
 - Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa
- **Fastställda finansieringsprinciper**
- **Samhällsekonomiska kalkyler**
- **Upplåtelse av bankapacitet – avreglering**
- **Banavgifter**
- **Det europeiska höghastighetsnätet**

Avgränsning

- **Stockholm–Göteborg**
- **Stockholm–Malmö**

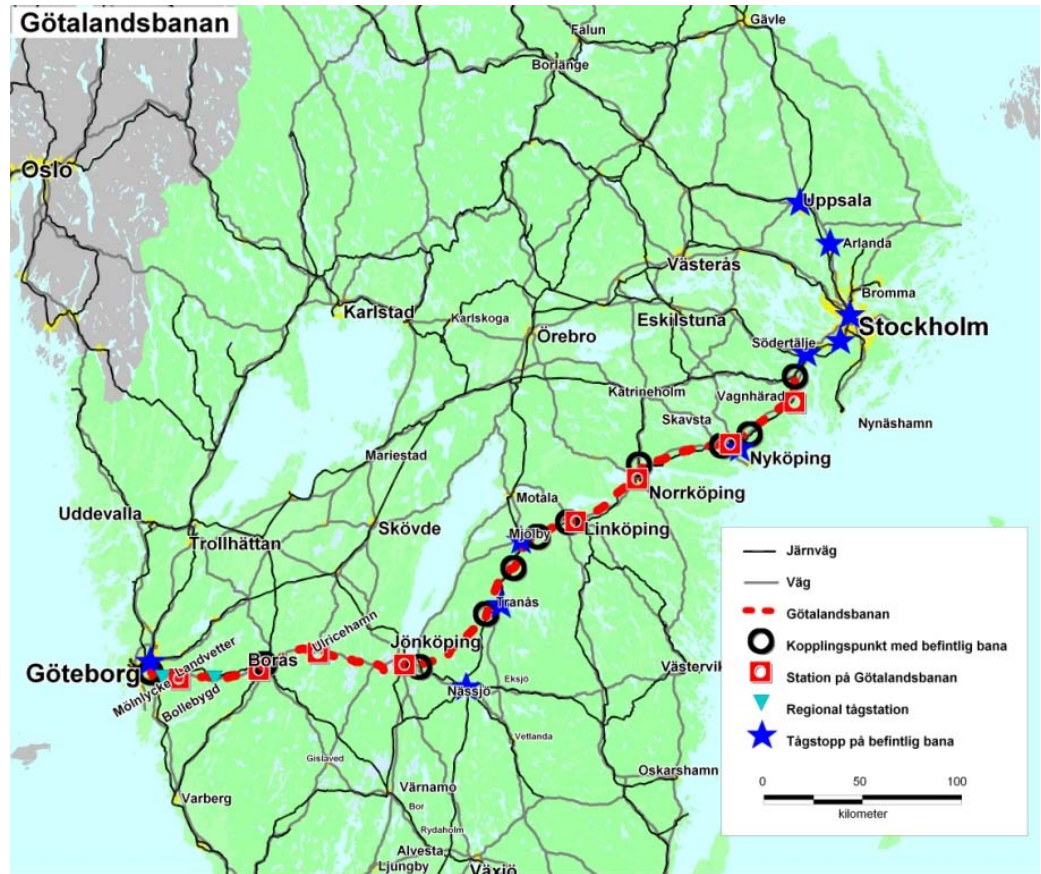


Övriga delar av landet

- Har även övervägt möjligheten att bygga banor på andra sträckor (t.ex. Sundsvall-Stockholm)
- Viktigt att skilja mellan banor och trafikering
- Det trafikupplägg som skisseras här innebär att höghastighetstågen kommer att gå direkt till orter som ligger utanför höghastighetsnätet
- Även orter utanför nätet, som till exempel Gävle, Uddevalla, Växjö och Kalmar, kommer att få väsentligt kortare restider

Götalandsbanan

44 mil nya dubbelspår mellan Stockholm och Göteborg



Europabanan

Fyra alternativa sträckningar har utretts

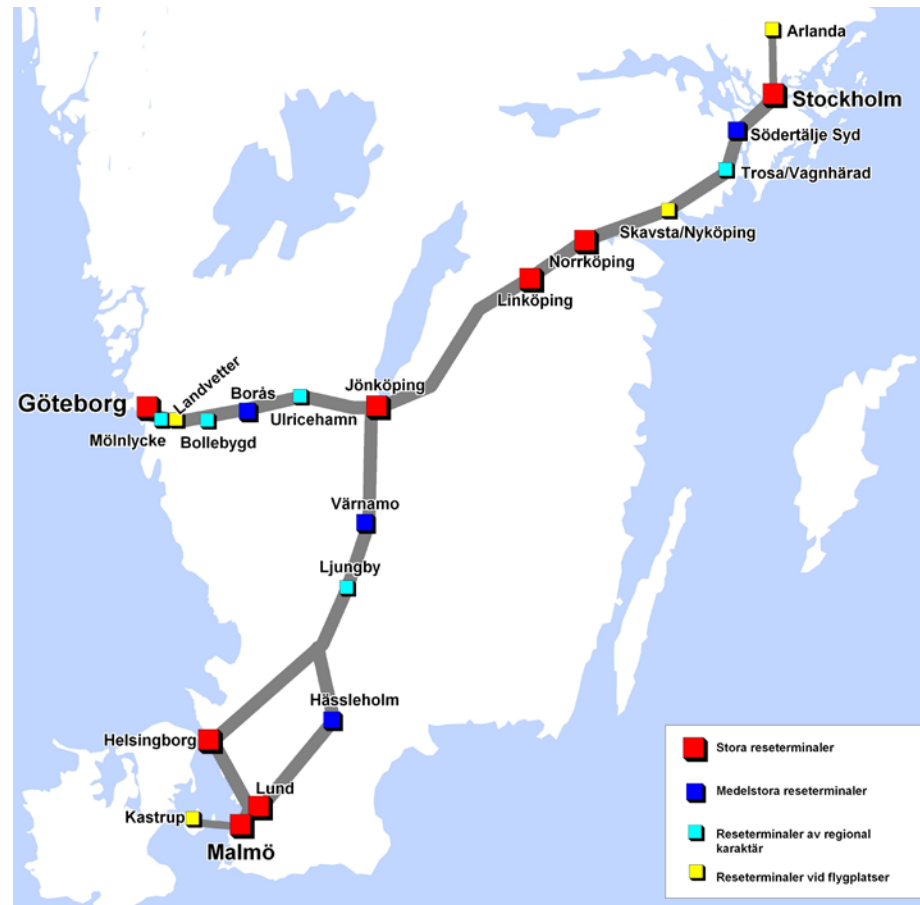


Europabanan

30 mil nya dubbelspår från Jönköping och söderut



Tänkbara stationer



Samhällsekonomi

- **Anläggningskostnaden är beräknad till 125 miljarder kronor**
- **WSP har beräknat den så kallade nettonuvärdeskvoten till +0,15**
- **Det innebär att den samhällsekonomiska nyttan överstiger de samhällsekonomiska kostnaderna**
- **Osäkerheter**

Samhällsekonomisk kalkyl

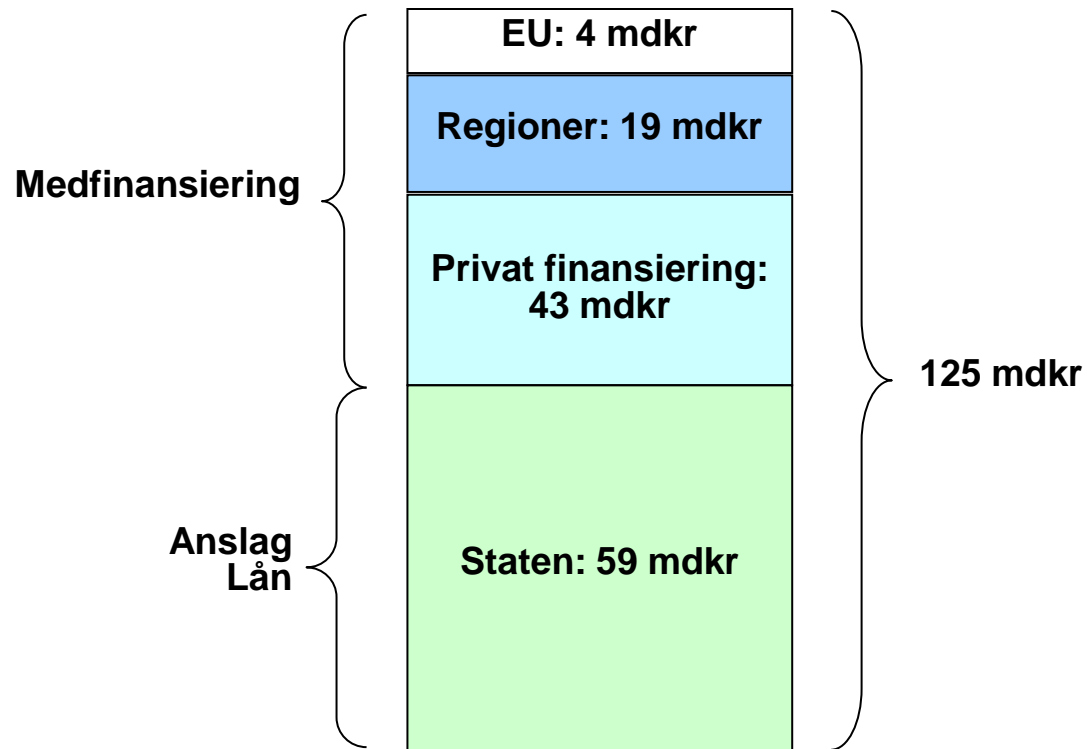
Miljarder kronor, 40 år, nuvärde	
Konsumentöverskott	+ 51,1
Producentöverskott	+ 52,7
Budgeteffekter	- 22,7
Externa effekter	+ 34,5
Drift och underhåll	- 7,5
Restvärde	+ 10,7
SUMMA NYTTOR	+ 118,8
Investeringskostnad	- 103,0
NETTONUVÄRDE	+ 15,8

Källa: WSP

Företagsekonomi

- En betydande andel av projektet kan bekostats av trafikintäkter
- Beräkningar visar att intäkter från banavgifter möjliggör en finansiering på cirka 43 miljarder kronor

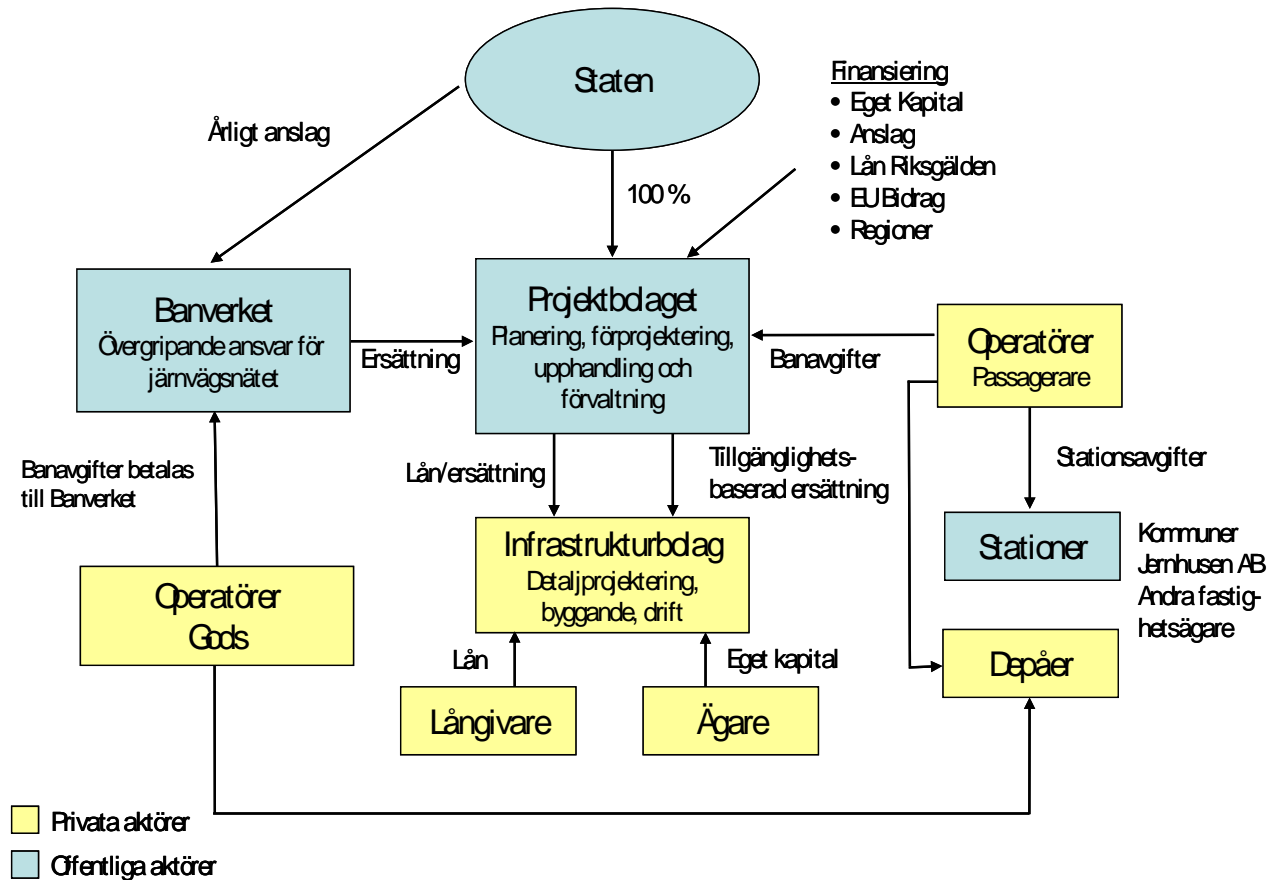
Tänkbar finansiering



Projektorganisation

- **Staten bör bilda ett projektbolag som samordnar de statliga insatserna kring höghastighetsbanorna**
- **Bolaget bör svara för planering, projektering, upphandling och framtida förvaltning av banorna**

Övergripande modell



Risker

- **Hög anläggningskostnad**
- **Prognoser och trafikering**
- **Intrång och barriäreffekter**
- **Genom val av lokalisering och anpassningsåtgärder kan intrång och barriäreffekter begränsas**

Positiva effekter

- **Förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringsliv genom kortare restider och utökad kapacitet**
- **Förbättrade möjligheter att utveckla godstrafiken i och med att kapacitet frigörs på stambanorna**
- **Bidrar till att stärka landets utveckling och konkurrenskraft**

Sammantagen bedömning

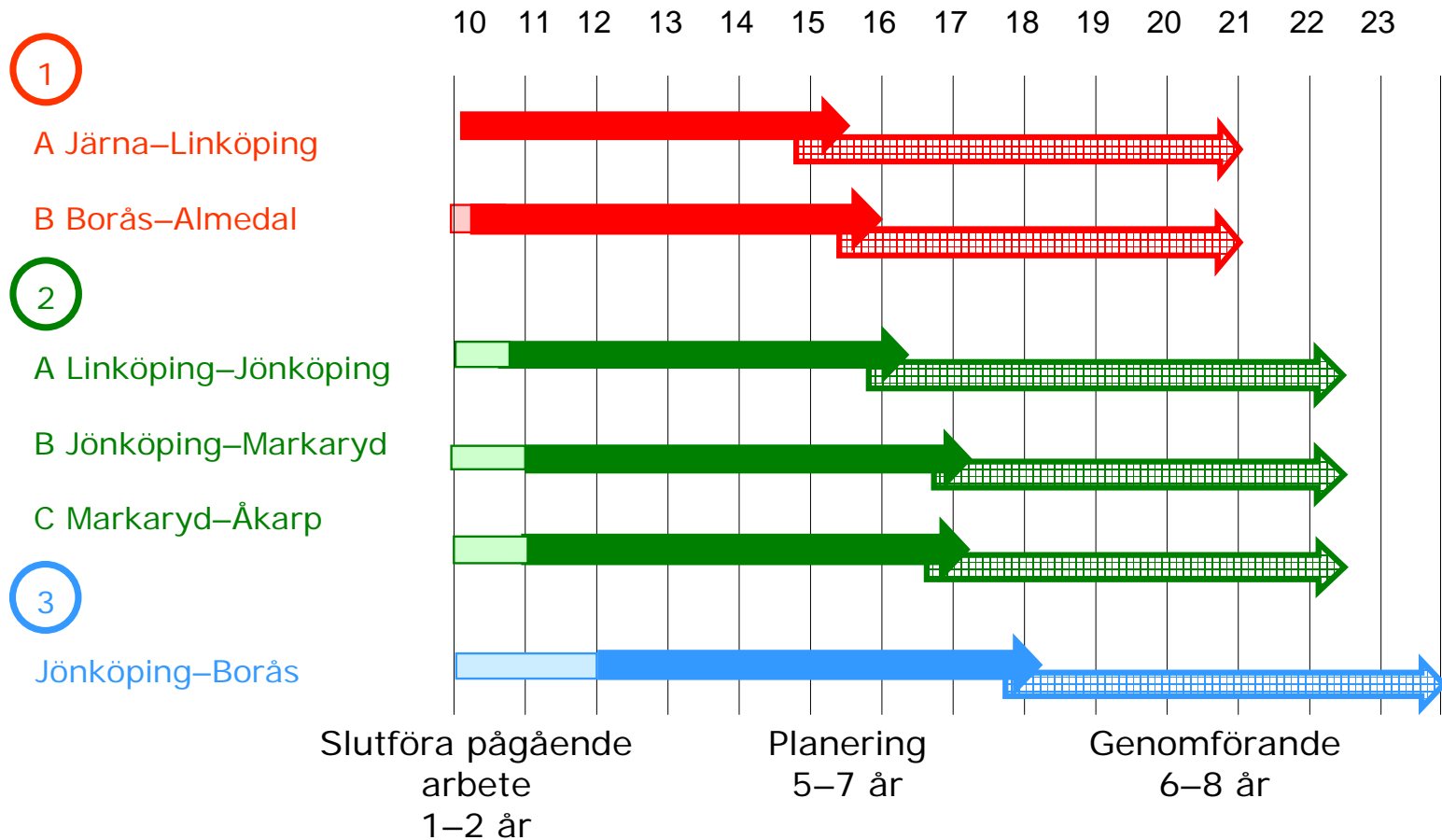
- **Separata höghastighetsbanor för persontrafik bör byggas på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö**
- **Banorna kan börja trafikeras 2023–2025**

Tänkbar etappindelning

- ① A Järna–Linköping
B Almedal–Borås
- ② A Linköping–Jönköping
B Jönköping–Markaryd
C Markaryd–Åkarp
- ③ Jönköping–Borås



Tidsplan



Möjliga restider från Stockholm

	I dag	Höghastighetsbana
Göteborg	2.45	2.00
Malmö	4.25	2.27
Köpenhamn	5.20	2.51
Helsingborg	5.03	2.13
Linköping	1.39	1.05
Jönköping	3.10	1.23