

Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg – underlag inför hearingar november 2020, reviderad 2020-12-01

Reviderad version 2020-12-01

PM:en har efter genomförda hearingar reviderats avseende trafikeringsbilder, kartor och bildtexter samt utökats med Del C där ett kompletterande utredningsalternativ, RU4 beskrivs. För RU1 har även beskrivningen avseende stationsläge Landvetter flygplats ändrats. Övriga delar har inte justerats.

Inga nya hearingar kommer att hållas kring det kompletterande utredningsalternativet RU4. I Del C beskrivs hur och när skriftliga synpunkter kan lämnas.

Denna PM utgör underlag inför hearingar som under november 2020 hålls inom ramen för rubricerat uppdrag.

Del A beskriver de externa dialoger (hearingar) som hålls i samband med uppdraget samt hur inkomna synpunkter kommer att tas omhand.

Del B beskriver de alternativ (jämförelse- respektive utredningsalternativ) som identifierats och analyseras inom ramen för uppdraget.

Del C beskriver ett kompletterande utredningsalternativ (RU4) som formades efter genomförda hearingar.

Bilaga: Kartbilder över jämförelsealternativ och utredningsalternativ.

Bakgrund

Regeringen gav i juni 2020 Trafikverket i uppdrag att redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter angående nya stambanor för höghastighetståg för sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå.¹ Redovisningen syftar till att ge regeringen underlag för bland annat ställningstaganden kring fortsatt planeringsarbete och finansiering av utbyggnad av nya stambanor.

Uppdraget delredovisades 31 augusti 2020.²

I delredovisningen beskrev Trafikverket bland annat bakgrund till och tidigare kostnadsbedömningar för det system som nu planeras för samt att större förändringar av systemutformningen kommer att vara den avgörande faktorn för att nå en kostnadsram om 205 miljarder.

Uppdraget ska slutredovisas senast 28 februari 2021 och redovisningen kommer då att finnas tillgänglig på Trafikverkets hemsida.

I uppdraget görs en genomlysning av nuvarande systemutformning samt analys av olika utredningsalternativ som bedöms ha potential att möta uppdragets ramar och utgångspunkter. I slutredovisningen redogörs för kostnader och samlade effektbedömningar för de olika alternativen samt dess bedömda effekter och konsekvenser.

Parallellt med regeringsuppdraget, som är ett utredningsuppdrag, fortgår arbetet med Ostlänken, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund i enlighet med Trafikverkets uppdrag i nationell transportplan. Ostlänken exkl. delen centrala Linköping har fått tillåtighetsbeslut av regeringen. I Linköping, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund pågår lokaliseringstudier. De stationslägen/-lösningar som Sverigeförhandlingen och respektive stationskommun kommit överens om beaktas, men är inte styrande, i de pågående planläggningsprocesserna. För sträckorna Linköping-Borås och Jönköping-Hässleholm pågår inget planläggningsarbete.

Uppdraget omfattar nya stambanor mellan Stockholm-Göteborg/Malmö med anslutning mot befintlig järnväg vid Järna (Gerstaberget), Almedal respektive Lund. Utbyggnad av befintliga stambanor utreds inte inom ramen för regeringsuppdraget.

¹ Uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg (I2020/01828/TP)
<https://www.regeringen.se/49ef45/contentassets/8de3f3c722c2460f97b0ecb5c1a3373c/uppdrag-angaende-nya-stambanor-for-hoghastighetstagg-i202001828tp>

² Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg – delredovisning 31 augusti 2020 (TRV 2020/73247)
https://www.trafikverket.se/contentassets/678a0d9035b34bd1a4d18c47c7334f2e/200831-delredovisning-regeringsuppdrag-nya-stambanor-31_aug_2020_pm.pdf

Del A - Externa dialoger (hearingar)

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket under uppdraget samråda med kommuner och regioner. Trafikverket har valt att samråda i form av dialogmöten, så kallade hearingar. På grund av Covid-19 kommer dessa hearingar att genomföras digitalt, via Skype.

Genomförandet är planerat till 2:e resp. 3:e november. Inbjudan är utskickad under vecka 40 till kommuner, regioner, länsstyrelser och flygplatsägare.

Hearingar kommer också att hållas med organisationerna Svensk kollektivtrafik 4:e november och Tågföretagen 5:e november.

Syfte med hearingarna är att delge information om utredningsuppdragets syfte, omfattning och utredningsalternativ samt ta del av externa aktörers synpunkter på utredningsalternativens:

- möjligheter och konsekvenser för bostadsbyggande samt övrig regional och kommunal planering.
- möjligheter till trafikering och förutsättningar för kommersiellt lönsam trafik.

Som underlag inför hearingar delges, genom denna PM, översiktlig beskrivning av de alternativ (jämförelse- samt utredningsalternativ) som identifierats och analyseras inom ramen för regeringsuppdraget.

Det material som presenteras vid hearingar och som kommer att vara möjligt att lämna synpunkter på är de utredningsalternativ som analyseras inom uppdraget. Trafikverket kommer i uppdragets slutredovisning redogöra för samlade effektbedömningar, kostnader samt bedömda effekter och konsekvenser för alternativen samt sammanställa och bemöta inkomna synpunkter på en aggregerad tematisk nivå. Det kommer, på grund av utredningsuppdragets korta genomförandetid, inte vara möjligt att hålla motsvarande hearingar kring och hämta in synpunkter avseende analysresultat och beskrivningar av alternativens effekter och konsekvenser.

Genomförande av hearingar

Varje hearing inleds med att Trafikverket under ca 30 min redogör för uppdragets utgångspunkter och nuläge samt informerar om de alternativ som identifierats ha potential att rymmas inom den kostnadsram som utgör grund för uppdraget.

Efter den inledande informationen ges möjlighet att först ställa frågor och därefter lämna synpunkter. En gemensam frågestund om 10-15 minuters följs av ett antal kortare pass om 3-5 minuter där respektive part/organisation ges möjlighet att lämna synpunkter.

Varje hearing kommer att spelas in som stöd för dokumentationen av inkomna frågor och synpunkter. Synpunkter kan också lämnas skriftligen senast 30:e november till synpunkterru205@trafikverket.se.

Hearingarna avser regeringsuppdragets upplägg, omfattning och de utredningsalternativ som analyseras. Frågor och synpunkter som avser uppdragsgivarens (regeringens) inriktning och planering kopplade till nya stambanor eller som berör pågående planläggning och andra processer rörande projekt Ostlänken, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund hanteras i andra redan etablerade dialoger och forum.

Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg – underlag inför hearingar november 2020, reviderad 2020-12-01

Omhändertagande av synpunkter

Synpunkter som inkommer i samband med hearingar och/eller skriftligen senast 30:e november kommer att sammanfattas i slutrapporten. Sammanfattningen kommer att göras och bemötas på en aggregerad tematisk nivå och synpunkterna kommer inte redovisas eller kommenteras var för sig.

En lista på parter som inbjudits till hearingar respektive lämnat synpunkter kommer att biläggas slutrapporten.

Del B – Jämförelse- och utredningsalternativ inom uppdraget

Trafikverket har tagit fram tre olika utredningsalternativ (systemutformningar) som bedöms ha potential att möta uppdragets ramar och utgångspunkter.

Utredningsalternativen benämns RU1-3 och beskrivs nedan.

Utredningsalternativen kommer att jämföras både mot ett så kallat jämförelsealternativ (JA) och i vissa aspekter även sinsemellan.

Jämförelsealternativ (JA)

Den systemutformning som idag ligger till grund för pågående planering och planläggning av nya stambanor utgör jämförelsealternativ (JA) i uppdraget.

Jämförelsealternativet innebär alltså en systemutformning med stationsorter och -lägen enligt Sverigeförhandlingen, men med justering enligt Trafikverkets ställningstagande i oktober 2018 avseende framförallt Ostlänken och Göteborg-Borås.³

Trafikverket planerar idag det system, som här utgör JA, utifrån syfte och övergripande mål som är gemensamma och skapar enhetliga förutsättningar för de ingående delprojekten.

Syftet med nya stambanor mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö är att de ska:

- Tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samt möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige och andra länder i Europa.
- Genom ökad tillgänglighet och nya reserelationer skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling.
- Främja hållbara resor och transporter

Jämförelsealternativets systemutformning, infrastruktur och trafik är planerad utifrån inriktningen att nå en avvägd kompromiss mellan nationella och regionala funktioner och nyttor.

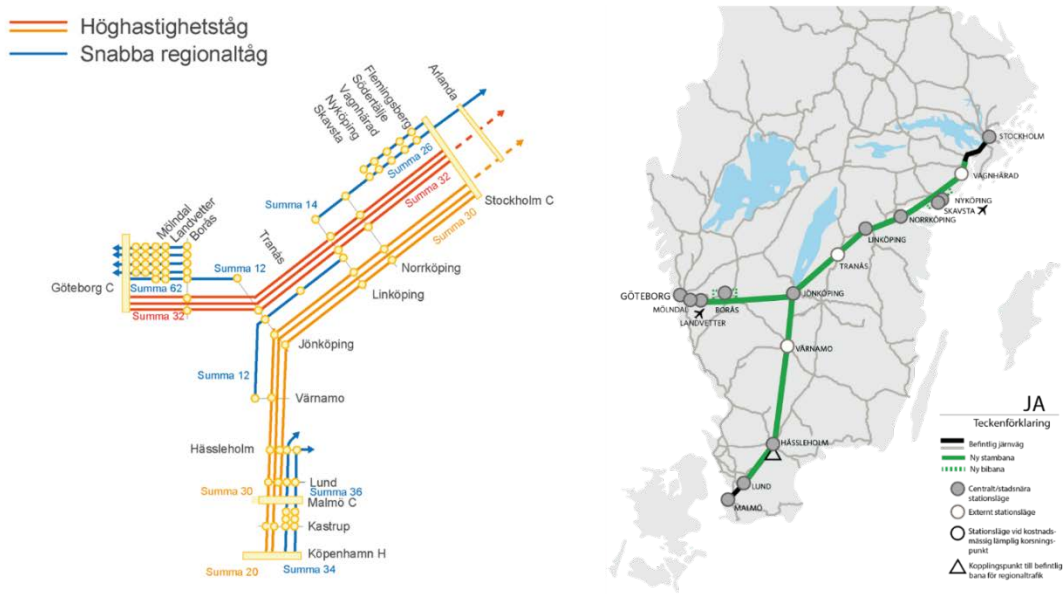
³ Nya stambanor – ny generation järnväg (TRV 2019/29684)
<https://www.trafikverket.se/contentassets/678a0d9035b34bd1a4d18c47c7334f2e/nya-stambanor---ny-generation-jarnvag.pdf>

För att skapa väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige och främja hållbara resor finns ett fjärrtågsupplägg med både direktservice mellan storstäderna och upplägg där uppehåll görs i större mellanliggande orter. Detta trafikupplägg skapar möjligheter för överflyttning från flyg till tåg.

Kring storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt i systemets mitt, kring Jönköping, finns regionaltågsupplägg för att stödja arbetsmarknadsregionerna och den regionala utvecklingen.

De stationslägen som är centralt placerade i de respektive städerna ska främst fånga upp resenärer med centrum som start- eller slutdestination inom nya stambanors trafiksystem. De ska också erbjuda resenärer som kommer från andra anslutande trafiksystem (inkl. flyg) en möjlighet till ett effektivt byte för vidare resa. De stationslägen som ligger utanför centrum ska främst fungera som bytespunkt⁴ mellan två trafiksystem med målpunkter som inte kan nås via en bytesfri resa.

Jämförelsealternativets systemutformning är avvägd för att leverera nytta på både lokal, regional och nationell nivå. De relativt många lägesbestämda punkterna och övervägande centrala stationslägena i systemet är dock kostnadsdrivande. Detta dels för att det minskar flexibiliteten för linjesträckningarna men också för att stadspassager i sig är kostsamma.



Jämförelsealternativ (JA). En heldragen linje avser ett tåg/timme under högtrafik. En streckad linje illustrerar att det är möjligt för ett fjärrtåg varannan timme att fortsätta norrut från Stockholm C mot t.ex. Arlanda flygplats vid intresse. Siffrorna anger antal dubbelturer/dygn för respektive tågslag. Stationslägen som redovisas på kartbild är en principiell och förenklad illustration av stationslägen enligt Sverigeförhandlingen. Pågående planläggningsprocesser utreder även, och kan komma att landa i andra lokaliseringar. "Centralt/stadsnära" stationsläge vid Landvetter flygplats ska läsas som ett terminalnära läge.

⁴ En bytespunkt är en station som möjliggör för resenärer att byta tåg mellan två trafiksystem, tex ny och befintlig stambana.

Utredningsalternativ

Utgångspunkter

Uppdraget ska enligt regeringens direktiv "redovisa uppdaterade kostnader och samlade effektbedömningar för olika relevanta och kostnadseffektiva alternativ" som:

- ryms "inom en total **investeringsram på 205 miljarder kronor**, i 2017 års prisnivå",
- ökar "**kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen**",
- ger "**korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg**".

För alternativen ska samlade effektbedömningar göras och kostnader samt bedömda effekter och konsekvenser beskrivas.

I delredovisningen 31 augusti visade Trafikverkets inledande analyser att det kommer krävas omfattande förändringar av nuvarande systemutformning (JA) för att nå en kostnadsram om 205 miljarder kronor.

Med systemutformning menas stambanornas övergripande funktionella och fysiska utformning avseende stationsorter, stationslägen samt eventuella bibanor och kopplingspunkter⁵. Systemutformningen styr vilka olika järnvägskorridorer/linjesträckningar som möjliggörs och påverkar därmed direkt kostnaden. Till exempel påverkar lägesbestämda punkter (som t.ex. stationslägen och kopplingspunkter) i systemet möjligheterna att hitta kostnadseffektiva linjesträckningar i terräng som är mindre kostnadsdrivande.

För att möjliggöra en systemutformning som möter uppdragets ramar och utgångspunkter har en inriktning för de utredningsalternativ som tagits fram varit att begränsa antalet fasta, lägesbestämda punkter i systemet. Detta innebär, i olika omfattning för de olika alternativen, både färre stationsorter och ökad flexibilitet vad gäller stationsplaceringar för att möjliggöra mindre kostnadsdrivande stationslägen och linjesträckningar dem emellan. Även antal stationer med möjlighet till vändande tåg har minskats ner i utredningsalternativen för att begränsa stationernas fysiska storlek och därmed minska investeringskostnaden.

Systemutformningen bedöms vara den mest avgörande faktorn för att nå kostnadsramen om 205 miljarder, men även andra kostnadspåverkande faktorer så som teknikval, planeringsförutsättningar och möjligheter till industriell produktion kommer genomlysas och konsekvensbeskrivas inom uppdraget.

Samtliga utredningsalternativ är utformade så de tillför betydande kapacitet i totala järnvägssystemet och sammankopplar större orter längs banan med varandra och ändpunkterna med korta restider.

Utredningsalternativen skiljer sig dock åt avseende andra funktionella aspekter som till exempel i hur väl integrerade de är med befintlig järnvägsanläggning och hur avvägningen mellan regional- respektive fjärrtrafik ser ut.

⁵ Vid en kopplingspunkt kan tågen växla mellan nya stambanan och annan järnvägsinfrastruktur.

Utredningsalternativen representerar olika principiella systemutformningar för nya stambanor som bedöms rymmas inom en investeringsram om 205 miljarder. Utredningsalternativen ska inte ses som färdiga och absoluta lösningar utan det kan vid senare tillfälle vara relevant att även analysera kombinationer av dem, beroende vad uppdragets resultat visar.

Utredningsalternativ 1 (RU1)

Utredningsalternativ 1 (RU1) har en systemutformning och infrastruktur som möjliggör en avvägning mellan nationella och regionala funktioner och nyttor.

I RU1 är delarna närmast storstäderna integrerade med det befintliga järnvägssystemet för att möjliggöra regionala pendlingsresor till centrala stationslägen och samtidigt avlasta delar av befintliga stambanor som har högt kapacitetsutnyttjande.

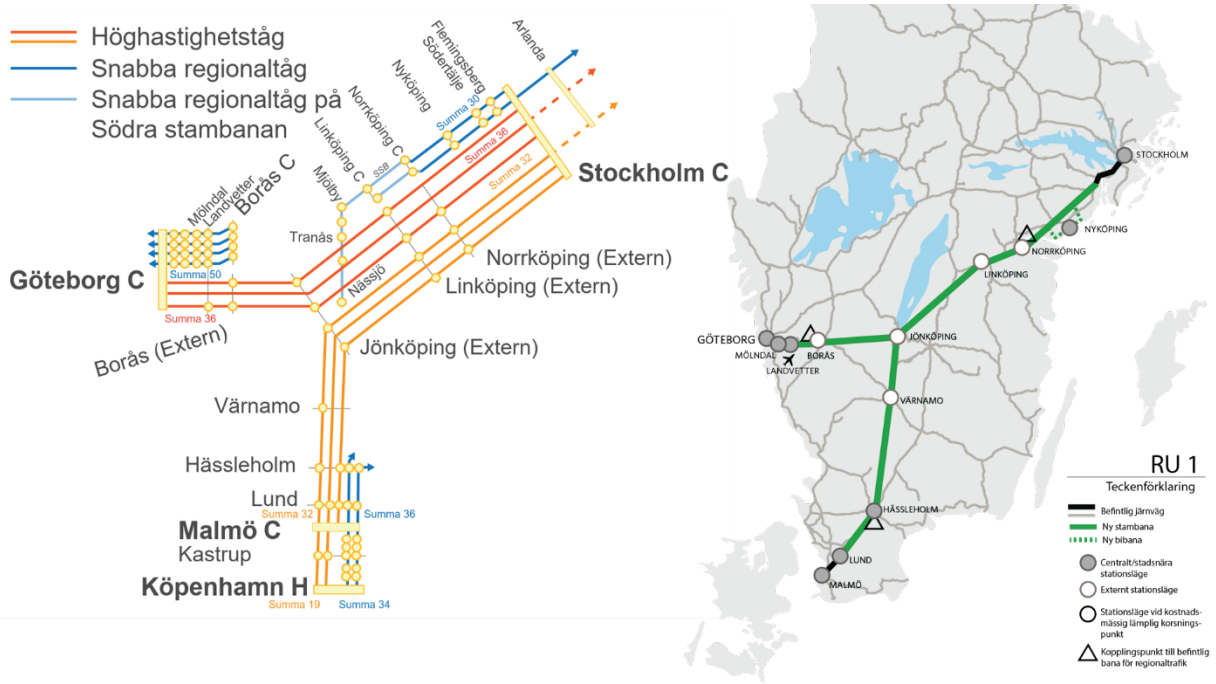
Systemets centrala delar är istället utformade med bytespunkter till befintlig infrastruktur i externa lägen för att på så sätt knyta samman målpunkter i andra trafiksystem med målpunkter på nya stambanor. Upplägget skapar korta restider mellan ändpunkterna samt de mellanliggande städerna och möjliggör effektiva tågresor för resenärer även utanför nya stambanors infrastruktur. De korta restiderna mellan systemets ändpunkter bedöms ge goda möjligheter för överflyttning av resor från flyg till tåg.

I systemets östra delar möjliggör systemutformningen regionala direktförbindelser och centrum till centrum-resor med SR-tåg genom att koppla samman nya stambanan med Södra stambanan norr om Norrköping. Höghastighetståg som gör uppehåll i Norrköping angör ett externt stationsläge, i anslutning till Södra stambanan, för att möjliggöra för resenärer från anknyttande tågssystem att göra ett byte för vidare resor söder- och västerut på nya stambanan. Fjärrtågsstationen vid Linköping antas i detta utredningsalternativ inte kopplas mot befintlig järnvägsinfrastruktur.

RU1 erbjuder pendlare mellan Göteborg och Borås en direkt centrum till centrumresa genom att regionaltågen via en kopplingspunkt vid Borås kan avvika från den nya stambanan och angöra befintlig station i Borås. Resenärer i stråket Göteborg-Jönköping använder höghastighetståget som angör ett terminalnära stationsläge vid Landvetter flygplats och externa stationslägen vid Borås och Jönköping. I Borås och Jönköping finns möjligheter till omstigning till befintlig järnvägsinfrastruktur för resa till centrum eller andra målpunkter i trafiksystemen. Gemensamt för de externa stationslägena är också en hög tillgänglighet med bil.

Station Värnamos funktion som bytesstation mellan nya stambanan och Kust till kustbanan syftar framförallt till att erbjuda resenärer till/från sydöstra Sverige effektiva bytesmöjligheter mot nya stambanan. I Skåne har regionaltågsupplägget genom kopplingspunkt mot Södra stambanan främst en kapacitetsavlastande funktion.

Ärendenummer
 TRV 2020/85985

 Dokumentdatum
 2020-12-01


Utredningsalternativ RU1. En heldragen linje avser ett tåg/timme under högtrafik. En streckad linje illustrerar att det är möjligt för ett fjärrtåg varannan timme att fortsätta norrut från Stockholm C mot t.ex. Arlanda flygplats vid intresse. Siffrorna anger antal dubbelturer/dygn för respektive tågslag. "Centralt/stadsnära" stationsläge vid Landvetter flygplats ska läsas som ett terminalnära läge.

Utredningsalternativ 2 (RU2)

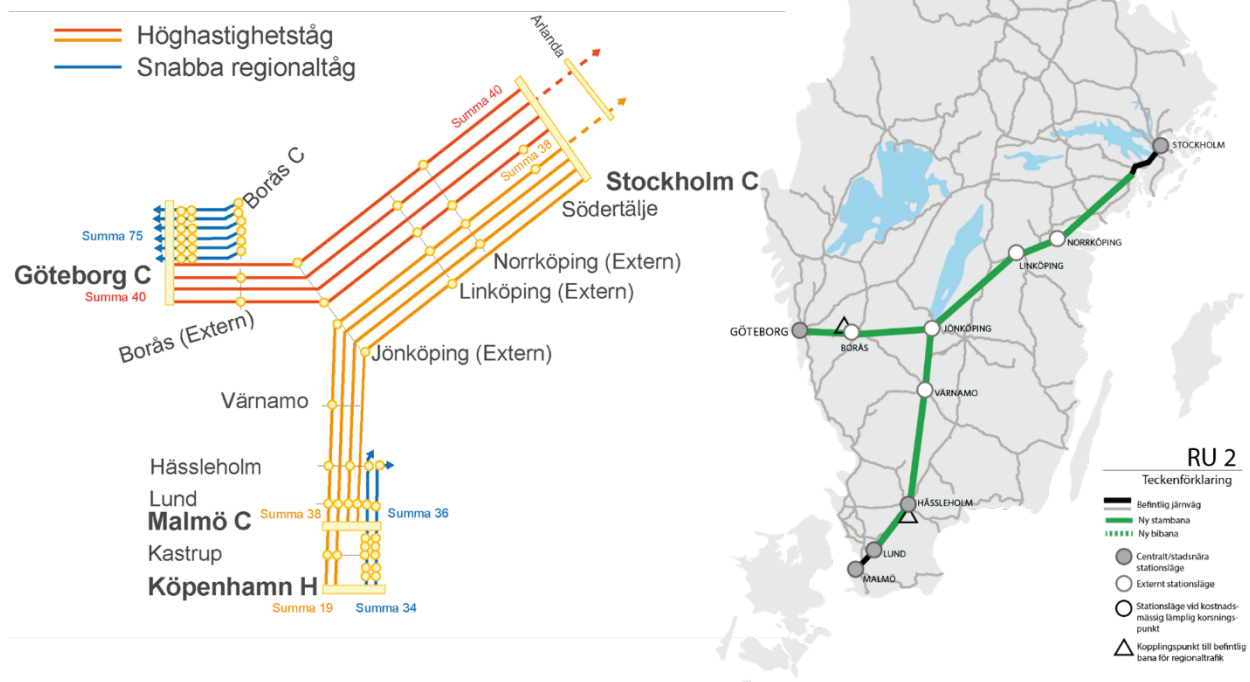
I utredningsalternativ 2 (RU2) utgör de nya stambanorna huvudsakligen ett höghastighetssystem. Mellan Göteborg och Borås samt i Skåne trafikerar systemet även av regionaltåg medan de regionala resorna inom systemets mellersta och östra delar görs helt med höghastighetståg. I framförallt de östra delarna utgör befintliga järnvägar fortsatt ett viktigt komplement för det regionala resandet. Tex antas Nyköpingsbanan nyttjas för kompletterande pendel- och regionaltågstrafik till/från Stockholm C-Nyköping C via Vagnhärad.

Eftersom systemets mellersta och östra delar (där banan är gemensam för trafiken Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö) enbart trafikerar av höghastighetståg ges utrymme för och en hög turtäthet i hela systemet. Under systemets högtrafiktimmar kan höghastighetståg trafikera fyra gånger i timmen i Norrköping, Linköping, Jönköping, Göteborg och Malmö till/från Stockholm, vilket innebär ett brett utbud avgångstider som gynnar överflyttning av resor från flyg till tåg.

Fjärrtrafiken angör huvudsakligen externa stationslägen medan regionaltågen i Borås angör befintlig centralstation. Flertalet av fjärrtrafikstationerna placeras så att goda bytesmöjligheter mot anslutande trafiksystem möjliggörs. Till exempel förläggs den externa stationen i Norrköping med bytesmöjlighet till Södra stambanan vilket möjliggör för resenärer i anslutande trafiksystem att resa vidare på nya stambanan, t.ex. från Eskilstuna och Västerås eller till Norrköping C och Linköping C. Fjärrtågsstationen vid Linköping antas i detta utredningsalternativ inte kopplas mot befintlig järnvägsinfrastruktur. Samtliga externa stationer har en hög tillgänglighet med bil.

Station Jönköping förläggs i ett externt läge med bytesmöjligheter mot Jönköpingsbanan med fyra tåg i timmen till/från Stockholm i högrafik. Det ger anslutande resenärer goda möjligheter till resor i systemets alla riktningar. Station Värnamos funktion som bytesstation mellan nya stambanan och Kust till kust-banan syftar framförallt till att erbjuda resenärer till/från sydöstra Sverige effektiva bytesmöjligheter mot nya stambanan.

Regionaltågsupplägget i väst syftar främst till att möta de stora pendlingsvolymerna mellan Borås och Göteborg där alternativet möjliggör en hög turtäthet och korta restider. I Skåne har regionaltågsupplägget genom kopplingspunkt mot Södra stambanan främst en kapacitetsavlastande funktion.



Utredningsalternativ RU2. En heldragen linje avser ett tåg/timme under högrafik. En streckad linje illustrerar att det är möjligt för ett fjärrtåg varannan timme att fortsätta norrut från Stockholm C mot t.ex. Arlanda flygplats vid intresse. Siffrorna anger antal dubbelturer/dygn för respektive tågslag.

Utredningsalternativ RU3

Utredningsalternativ 3 (RU3) är ett helt separerat och renodlat höghastighetssystem med hög turtäthet. Höghastighetståg nyttjas även för regionala resor inom systemet.

Systemutformningen utgörs i huvudsak av externa stationer i anslutning till större städer och bytesstationer i korsningspunkter med Kust till Kustbanan och Skånebanan.

RU3 innefattar inga kopplingspunkter mot och få bytesmöjligheter till anslutande trafiksystem och bidrar därför i mindre utsträckning än övriga alternativ till avlastning av befintligt järnvägssystem och en ökad kapacitet i det totala järnvägssystemet.

Ärendenummer
 TRV 2020/85985

 Dokumentdatum
 2020-12-01

Systemet är designat för att främst serva resenärer med respektive stationsort eller stationslägets nära omland som start- eller slutdestination. Matarlinjer med buss eller spårvagn till/från centrala staden och god tillgänglighet med bil kännetecknar anslutande resor.

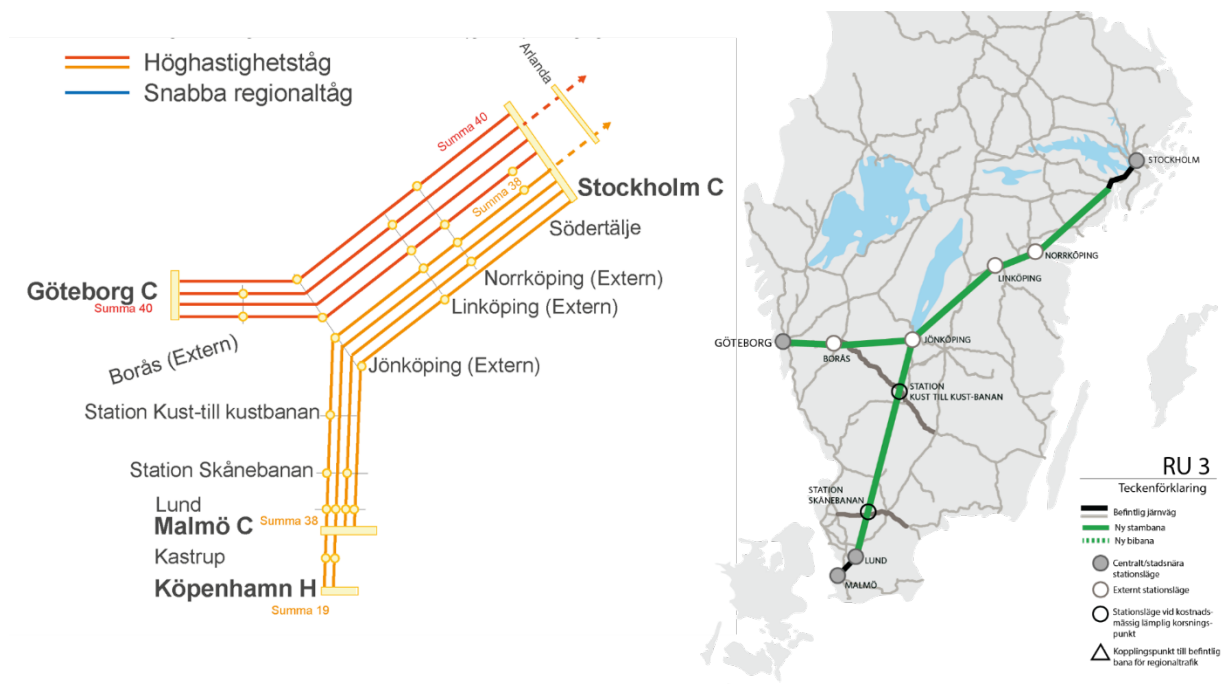
Systemutformningen möjliggör hög grad av flexibilitet vad gäller linjestreckningar och har därmed stor potential till gena och kostnadseffektiva stråk.

I RU3 trafikeras infrastrukturen enbart av höghastighetståg med hög turtäthet och korta restider för resenärer inom höghastighetsystemet. Under systemets högtrafiktimmor kan höghastighetståg trafikera fyra gånger i timmen i Norrköping, Linköping, Jönköping, Göteborg och Malmö till/från Stockholm, vilket innebär ett brett utbud avgångstider som gynnar överflyttning av resor från flyg till tåg.

Resenärer med start- eller målpunkt i anslutning till andra trafiksystem behöver nyttja befintlig infrastruktur eller göra ett extra byte för att genomföra sin resa, om den inkluderar nya stambanan. För vissa reserelationer kan det innebära förlängd restid jämfört med övriga alternativ.

Stationerna mellan Jönköping och Lund har i utredningsalternativet primärt funktionen som bytestation för resor via Kust till Kustbanan respektive Skånebanan.

Bytestationerna förläggs någonstans längs de respektive banorna där terrängen medger en kostnadseffektiv sträckning.



Utredningsalternativ RU3. En heldragen linje avser ett tåg/timme under högtrafik. En streckad linje illustrerar att det är möjligt för ett fjärrtåg varannan timme att fortsätta norrut från Stockholm C mot t.ex. Arlanda flygplats vid intresse. Siffrorna anger antal dubbelturer/dygn för respektive tågslag.

Ärendenummer
TRV 2020/85985

Dokumentdatum
2020-12-01

Bortvalda alternativ

Systemutformningsalternativ där förgreningen mellan sträckorna mot Göteborg respektive Malmö läggs i annat, mindre kostnadsdrivande, läge än i anslutning till och strax väster om Station Jönköping har övervägts men kommer inte att utredas inom uppdraget. En sådan systemutformning bedöms ge allt för begränsade trafikeringsmöjligheter i relationerna Jönköping-Malmö respektive Jönköping-Stockholm.

För en funktionell och robust utformning av de nya stambanorna krävs stationer (åtminstone så kallade "tekniska stationer") med jämna mellanrum så att tåg kan tas åt sidan och/eller passera varandra om något problem uppstått. Inriktningen i formandet av utredningsalternativ har varit att de stationer som behövs rent funktionellt för nya stambanor ska placeras så att de samtidigt kan nyttjas för resandeutbyte. Alternativa systemutformningar med färre resandestationer än RU3 har därför inte bedömts vara relevanta att utreda.

Del C – Kompletterande utredningsalternativ (RU4)

För utredningsalternativ RU1-3 har utgångspunkten varit att alternativen ska

- *öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen,*
- *ge korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg,*
- *rymmas inom en total investeringsram om 205 miljarder kronor i 2017 års prisnivå.*

I samband med hearingar med kommuner, regioner, operatörer med flera under november 2020 inkom många och samstämmiga synpunkter avseende RU1-3. Synpunktslämnarna bedömer att de färre stationsorterna och fler externa stationslägena jämfört med dagens systemutformning inte ger de ”*goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling*” som varit utgångspunkt för och utgör del av syftet med nuvarande systemutformning, det vill säga uppdragets jämförelsealternativ.

För att ge regeringen ett bredare underlag och fånga synpunkterna från hearingarna har därför RU4 tagits fram som ett kompletterande utredningsalternativ som utöver att *öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen* samt *ge korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg* även har utgångspunkten att:

- *genom centrala/stadsnära lägen för fler (jämfört med RU1-3) stationsorter öka tillgängligheten och skapa nya reserelationer mellan orter som har stort resandeunderlag och stor potential för stärkta arbetsmarknadsregioner och regional utveckling.*

Det innebär att utredningsalternativet inte kan rymmas inom 205 miljarder, men utgångspunkten för RU4 är en betydligt lägre investeringskostnad än nuvarande systemutformning.

RU4 är, på samma sätt som RU1-3, ett utredningsalternativ som avser att illustrera effekter och konsekvenser olika systemutformningar. Trafikverket förordar inget av utredningsalternativen utan betraktar dem som ett underlag för regeringens fortsatta planering av nya stambanor.

Då RU4 tillkommit senare än övriga utredningsalternativ kommer, av tidsskäl, vissa förenklingar avseende analyser kopplat till alternativet att krävas. Ambitionen är att avgörande alternativskiljande frågeställningar, trots detta ska kunna belysas på ett tillfredställande sätt.

Omhändertagande av synpunkter

Synpunkter på Utredningsalternativ 4 kan lämnas skriftligen senast 23:e december till synpunkterru205@trafikverket.se.

Synpunkter som inkommer skriftligen senast 23:e december kommer att sammanfattas i slutrapporten. Sammanfattning kommer att göras och bemötas på en aggregerad tematisk nivå och synpunkterna kommer inte redovisas eller kommenteras var för sig.

En lista på parter som lämnat synpunkter kommer att biläggas slutrapporten.

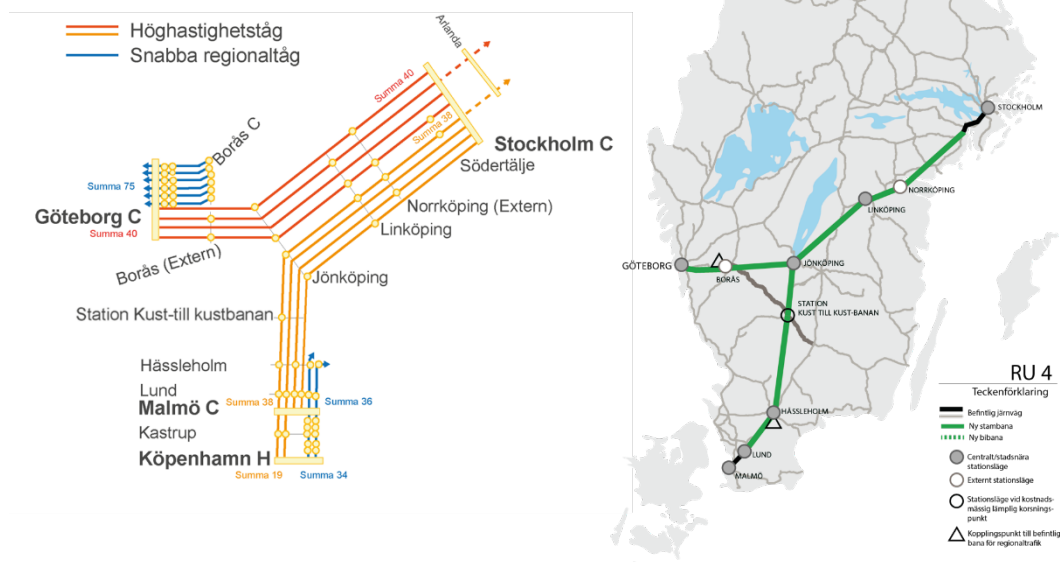
Utredningsalternativ 4

I utredningsalternativ 4 (RU4) utgörs trafiken till största delen av fjärrtrafik med hög turtäthet. Det innebär att regionala resor görs med höghastighetståg i de östra och centrala delarna, där banan är gemensam för fjärrtrafiken Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Trafikupplägget medger ett brett utbud av avgångstider för tåg som angör Norrköping, Linköping, Jönköping, Göteborg och Malmö till/från Stockholm, vilket gynnar överflyttning av resor från flyg till tåg. Det befintliga järnvägsnätet utgör ett komplement för det regionala resandet, framförallt i de östra delarna av systemet.

Fjärrtrafiken angör centrala stationslägen i orter med ett stort resandeunderlag och som har stor potential för stärkta arbetsmarknadsregioner samt regional utveckling. Till exempel ger Station Linköping möjlighet till byte för resenärer i flera anslutande trafiksystem så som Mälardalsregionen, Södra stambanan samt Stångådals- och Tjustbanan. Fjärrtrafiken angör externa stationslägen i Borås och i Norrköping, vilka placeras så att bytesmöjligheter mot anslutande kollektivtrafiksystem möjliggörs.

Station Jönköping förläggs i ett stadsnära läge med fyra tåg i timmen till/från Stockholm i högtrafik. Trafikupplägget möjliggör goda anslutningar mot alla ändpunkter och mellanliggande stationer i systemet. Resenärer till/från sydöstra Sverige erbjuds effektiva bytesmöjligheter mot nya stambanan genom bytesstation mellan nya stambanan och Kust till kust-banan.

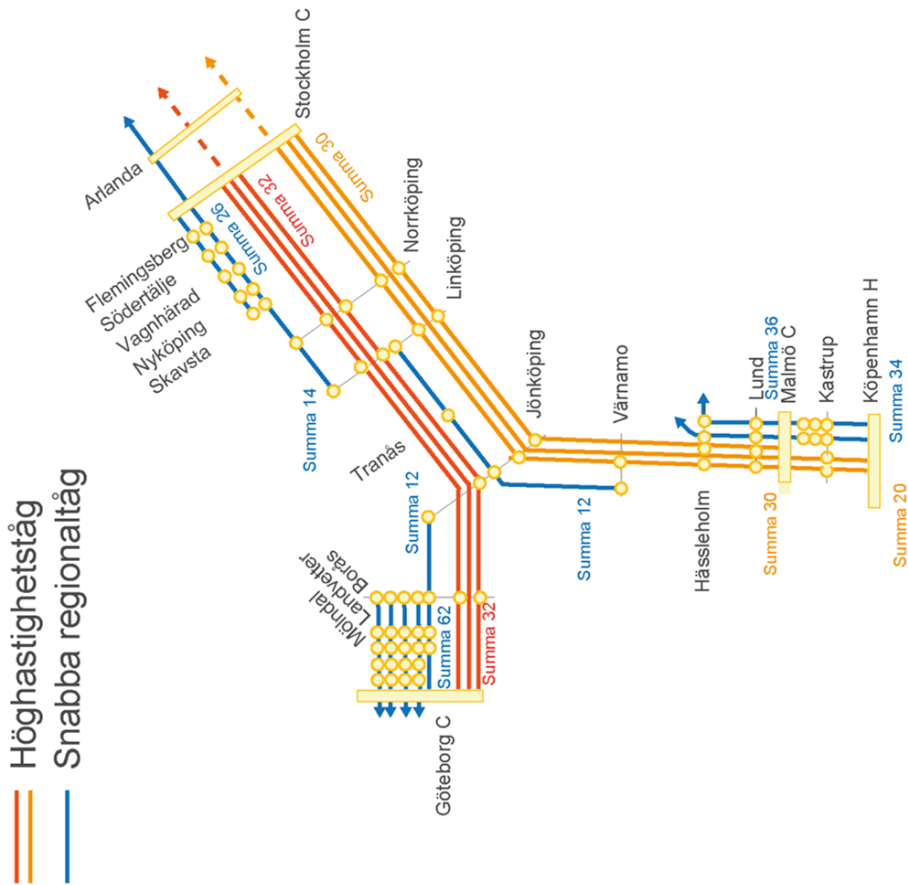
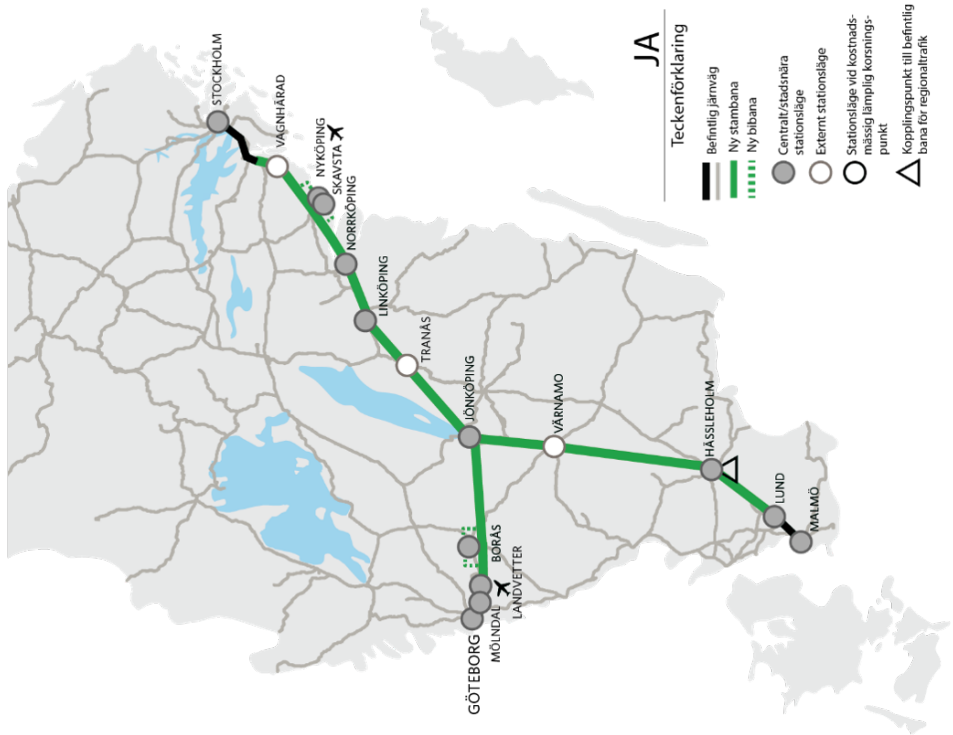
Mellan Göteborg och Borås samt i Skåne förstärks trafiken med regionalstågsupplägg. Upplägget i väst syftar främst till att möta de stora pendlingsvolymerna mellan Borås och Göteborg där alternativet möjliggör en hög turtäthet och korta restider. I Skåne har regionalstågsupplägget genom kopplingspunkt mot Södra stambanan främst en kapacitetsavlastande funktion.



Utredningsalternativ RU4. En heldragen linje avser ett tåg/timme under högtrafik. En streckad linje illustrerar att det är möjligt för ett fjärrtåg varannan timme att fortsätta norrut från Stockholm C mot t.ex. Arlanda flygplats vid intresse. Siffrorna anger antal dubbelturer/dygn för respektive tågslag.

Ärendenummer
TRV 2020/85985

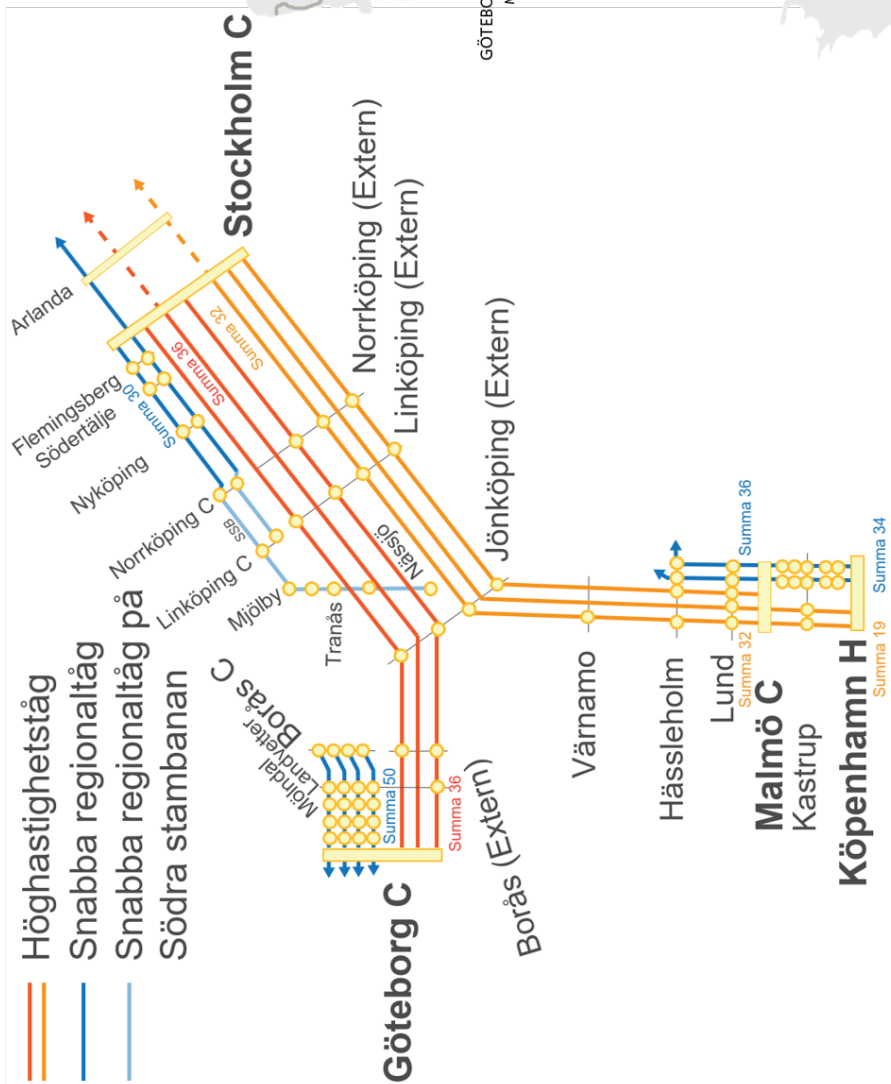
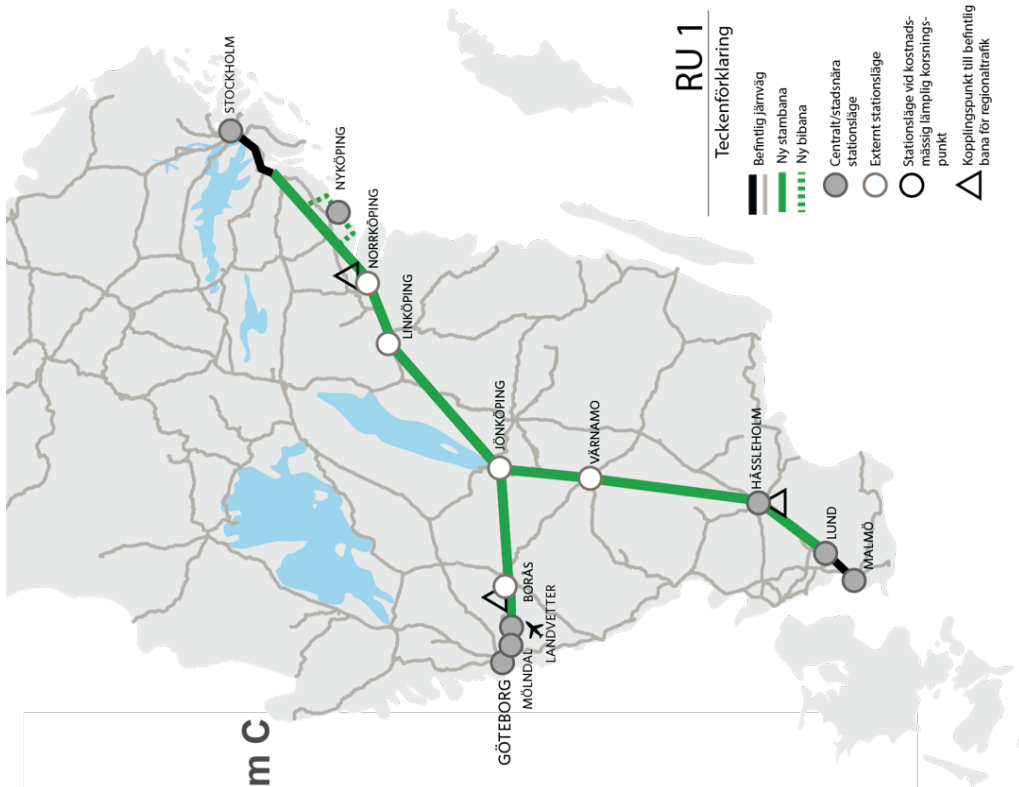
Dokumentdatum
2020-12-01



TMALL 0423 PM 2.0

Ärendenummer
TRV 2020/85985

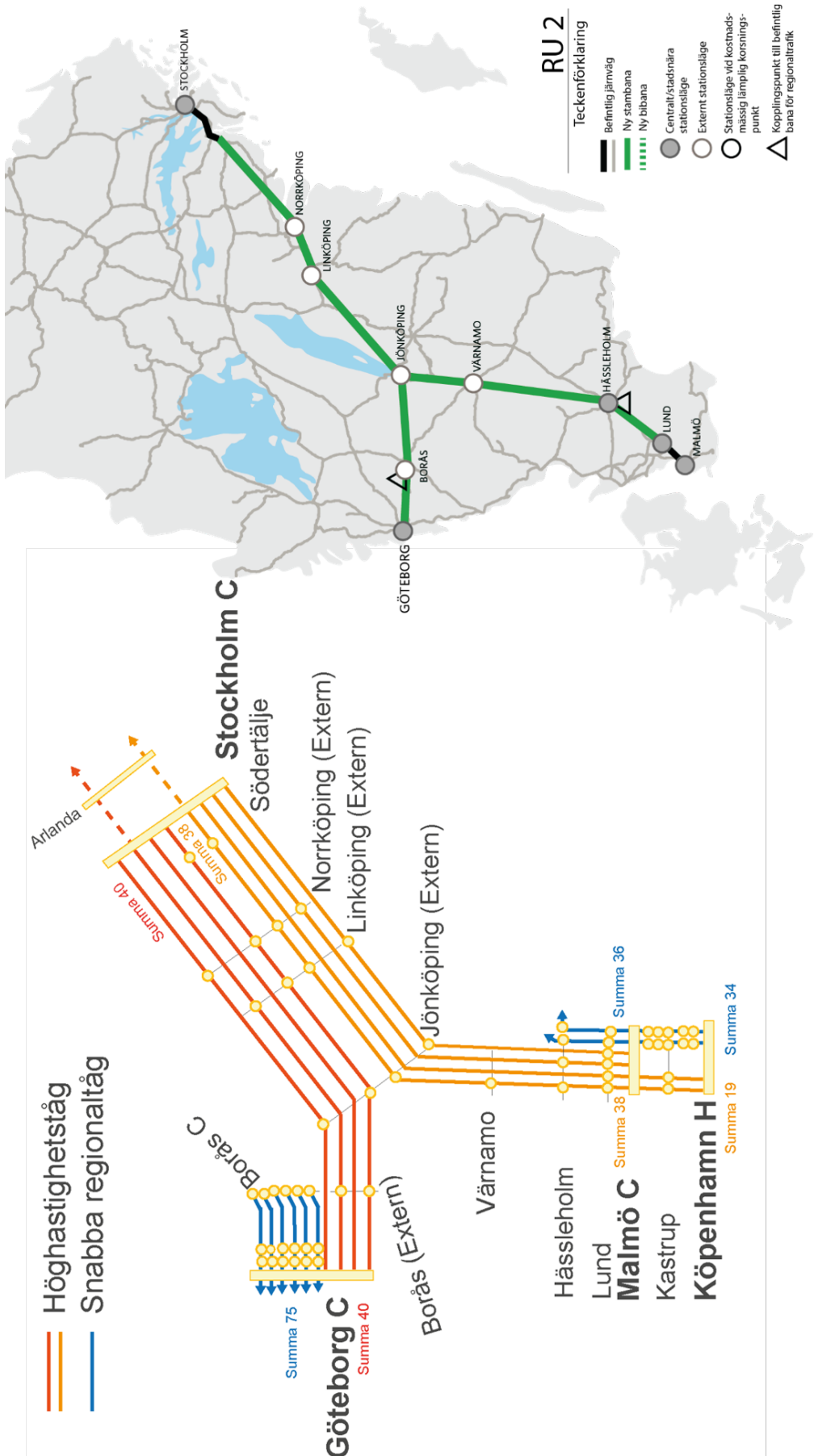
Dokumentdatum
2020-12-01



TMALL 0423 PM 2.0

Ärendenummer
TRV 2020/85985

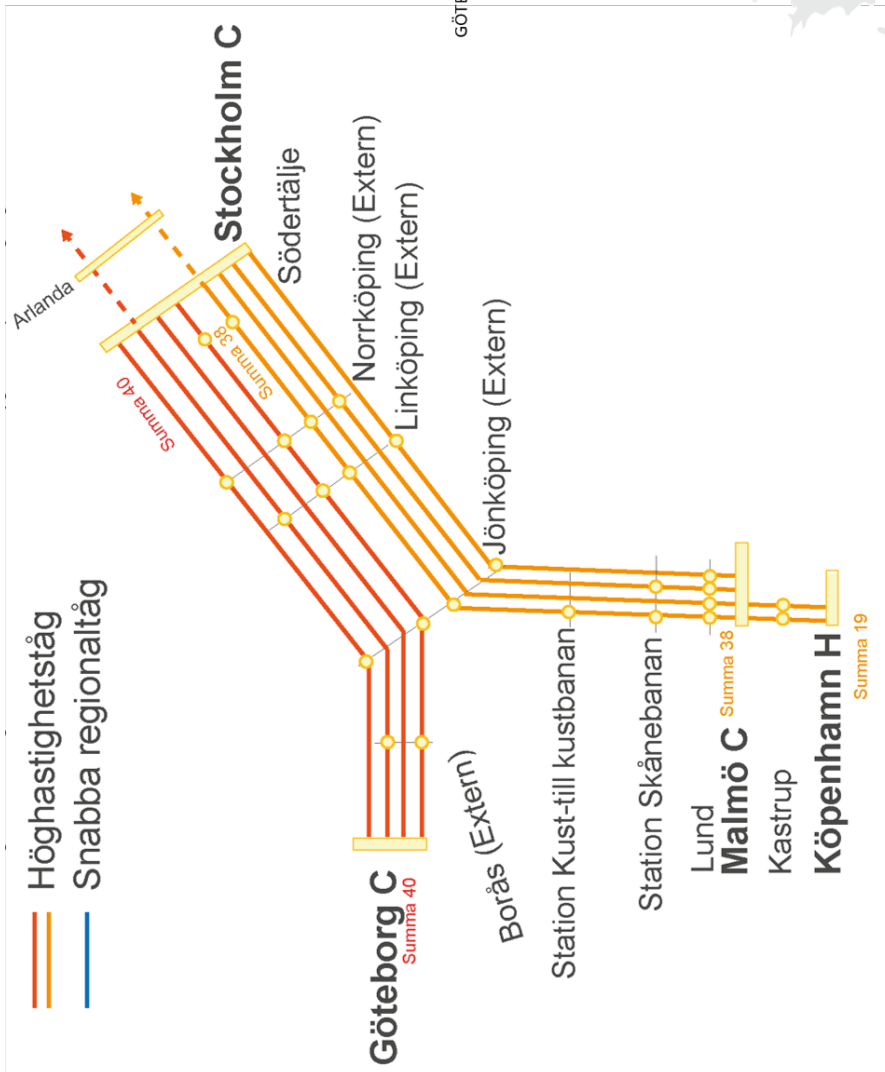
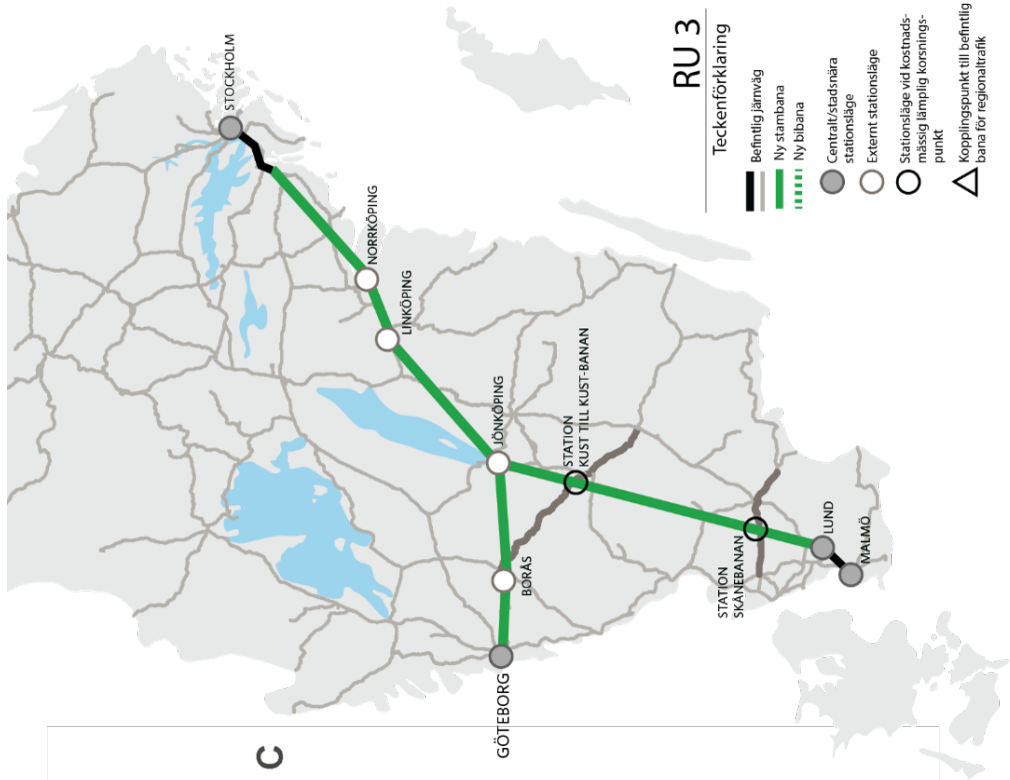
Dokumentdatum
2020-12-01



TMALL 0423 PM 2.0

Ärendenummer
TRV 2020/85985

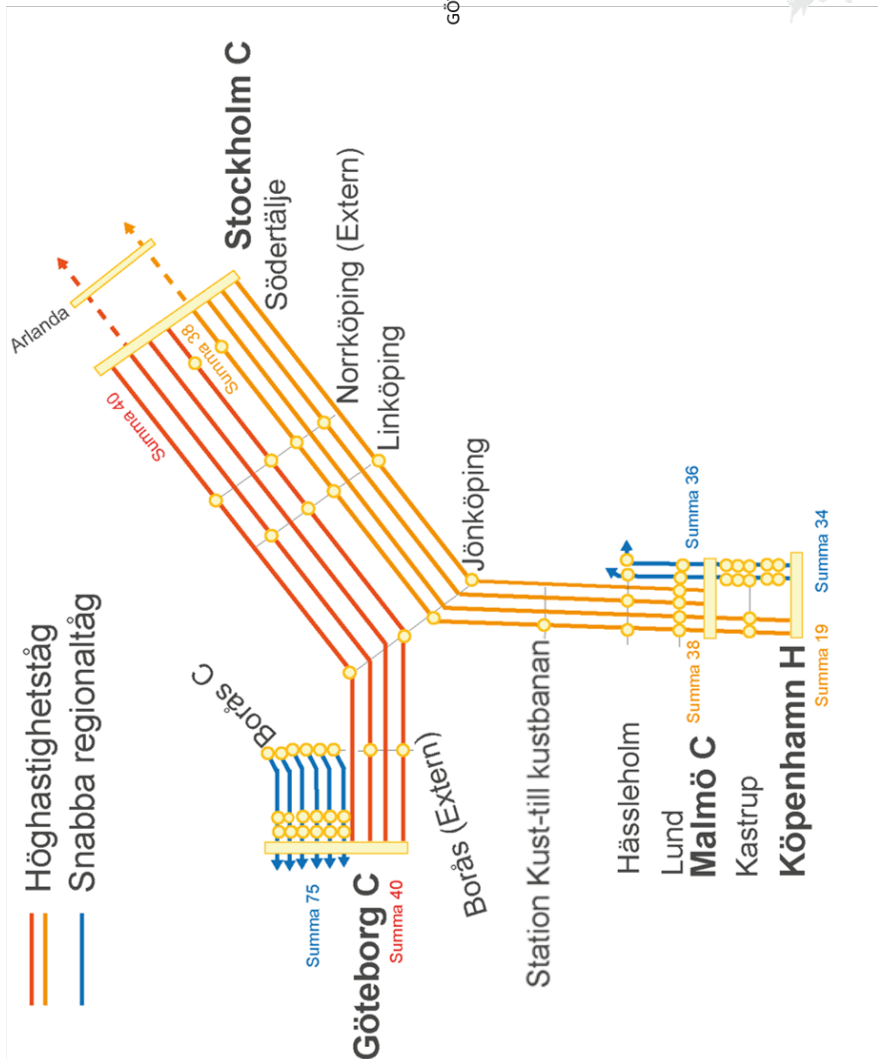
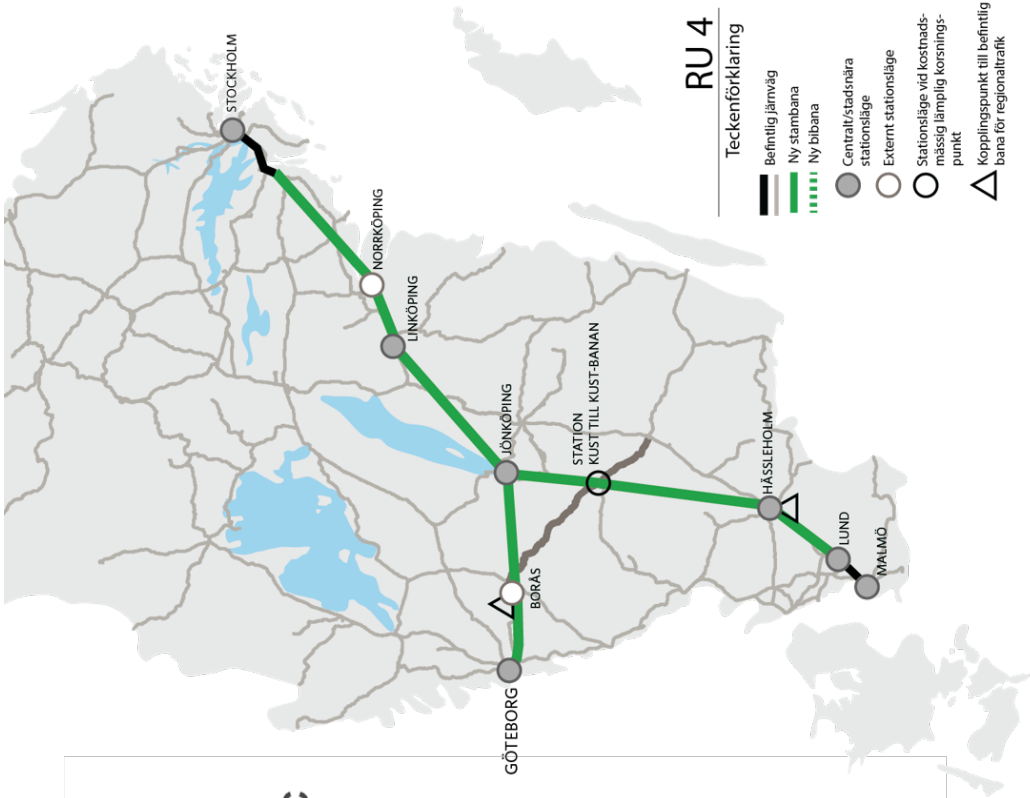
Dokumentdatum
2020-12-01



TMALL 0423 PM 2.0

Ärendenummer
TRV 2020/85985

Dokumentdatum
2020-12-01



TMALL 0423 PM 2.0