



TRAFIKVERKET

TRAFIKVERKETS PLANFÖRSLAG TILL  
**NATIONELL PLAN**  
MED FOKUS PÅ NYA STAMBANOR

Trafikverkets förslag till fortsatt planering och genomförande av utbyggnaden av nya stambanor.

2022 – 2033

Nya stambanor

# Utgångsläge och direktiv

- Planläggning pågår i tre etapper: Ostlänken, Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund
- Bedömd kostnad för nuvarande systemutformning 325 +/- 55 mdr
- Regeringens direktiv
  - nya stambanor ska beskrivas som en helhet
  - pågående etapper ska genomföras
  - 107 miljarder under planperioden 2022-2033
  - kostnadseffektivitet och kostnadsreducerande åtgärder
  - större arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, stadsutveckling och bostadsbyggande

Regeringen har beslutat att utbyggnaden av nya stambanor ska slutföras och Trafikverket har fått det uppdraget.





*”att utbyggnaden sker på ett kostnadseffektivt sätt som innebär att bästa möjliga effekt fås av respektive delsträcka”*

*ur regeringsdirektivet*

Planförslag

## Ökat systemfokus

Vi tar ett helhetsgrepp på systemutformning och utbyggnadsstrategi, vilket

- optimerar utbyggnadsordning
- förbereder för kommande lokalisering och planläggning.

I samverkan med berörda.

Vi arbetar kontinuerligt med hög ambitionsnivå för att minska kostnader.



Planförslag

## 104 miljarder kronor

- Regeringen har tilldelat Trafikverket **ekonomiska ramar på 107 mdkr** för perioden 2022-2033 för att planera och bygga nya stambanor.
- Vi behöver dock senarelägga delar av genomförandet och Trafikverket föreslår därför att **104 miljarder kronor avsätts** för nya stambanor under planperioden.
- För 104 mdkr kan Trafikverket ta nästa steg i färdigställandet av de tre pågående projekten, Ostlänken, Göteborg-Borås, Hässleholm-Lund, och påbörja planläggning för de återstående sträckorna.

Kostnadskontroll och kostnadsstyrning

# Ansvarsfulla åtgärder för effektiv kostnadsstyrning

Vi hanterar skattemedlen ansvarsfullt genom att

- planera ett system där vi balanserar nyttor mot kostnader.
- skapa förutsättningar för ett hållbart och klimatsmart genomförande.
- arbeta i en snabbfotad och effektiv organisation och med en stabil utbyggnadsstrategi.
- ha löpande och transparent kostnadsstyrning och kostnadskontroll
- arbeta kontinuerligt och med hög ambitionsnivå för att minska kostnader.



Gemensam styrning och målbild för hela systemet



Inriktning - kostnadsbesparande åtgärder på 65 miljarder kronor.

Kostnadskontroll och kostnadsstyrning

## Kostnadsreducerande åtgärder

De kostnadsbesparande åtgärder vi riktar in oss på som ger störst effekt:

- Förenklade tätortspassager och stationsutformning
- Anpassning av fordon
- Anpassade tekniska standarder
- Industrialisering
- Landbroar
- Masshantering

Förändringar av järnvägssystemets utformning krävs för att nå en lägre investeringskostnad.

Systemutformning

# Systemet omarbetas och utvecklas för att möjliggöra en lägre kostnad

Vi presenterar nu ett förslag på system med lägre kostnad genom förenklad utformning och teknikval med lägre investeringskostnad.

Förändringarna påverkar systemets funktioner, exempelvis

- vi får fortsatt god tillgänglighet och punktlighet men något längre restider
- anpassning av tekniska standarder. Till exempel utformas hela systemet med ballasterat spår.
- möjlighet till centrala stationslägen
- minskad flexibilitet i systemet.

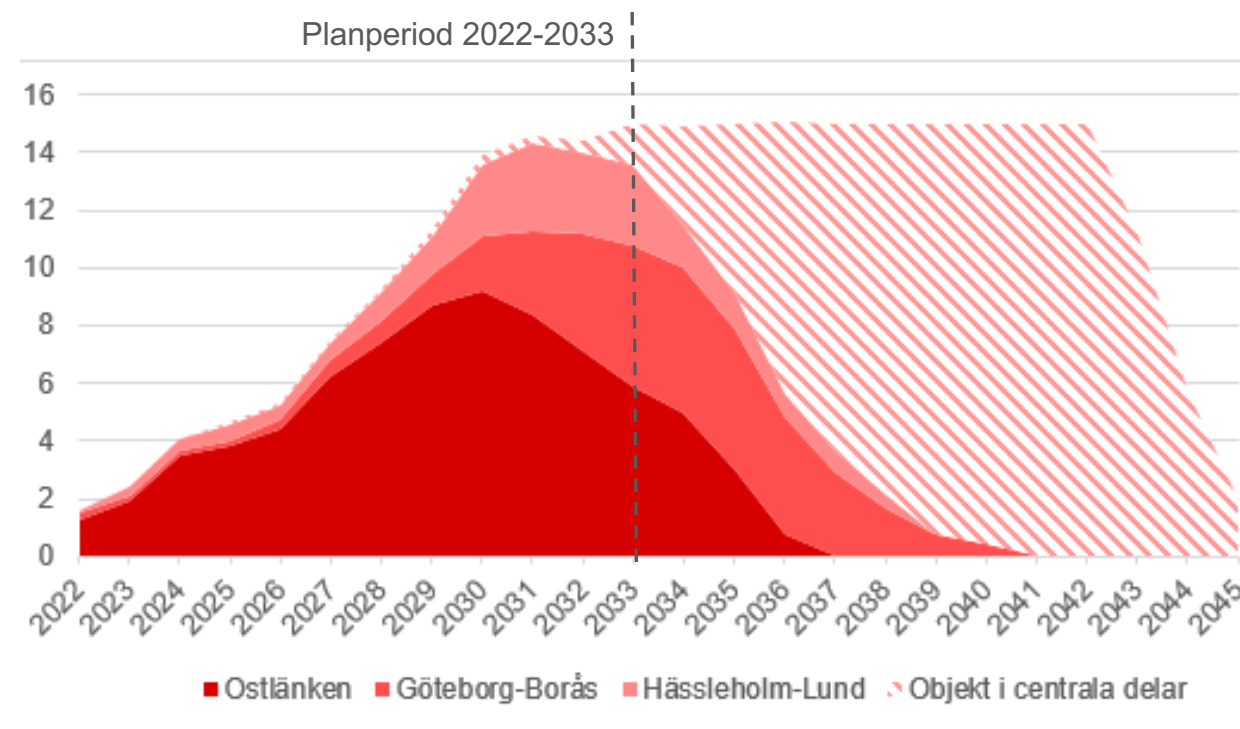




## Planförslag

# Vi siktar på 2045

- Nya stambanor finansieras inom samma ramar som övriga infrastrukturinvesteringar
- Planperioden domineras av de pågående objekten
- Medel för att produktion av återstående objekt finns först efter planperioden
- Planering utifrån en jämn produktion för stabila planeringsförutsättningar
- Med genomförda kostnadsreducerande åtgärder kan systemet vara klart kring 2045



# Delar av inkomna remissyttrande Ostlänken

1. Ostlänken står på egna ben
2. Separat finansiering av Nya Stambanor
3. Etappvis trafikering av OL är bra
4. Oro att besparingar begränsar framtida möjligheter
5. Kapacitet mellan Järna-Sthlm måste förstärkas
6. Skavsta flygplats viktig för Sthlm-Mälardalen
7. Sänkta hastigheter genom städer bör kopplas till lokala effekter genom positiv utformning av stationsanläggningen
8. Viktigt att OL har en kopplingspunkt vid Vikingstad

# Systemets centrala delar

- Färdigställande behöver ske skyndsamt – 2045 är för sent
- Positivt att planering av systemets centrala delar återupptas
- Avsaknad av lokaliseringsbeslut innebär allvarliga begränsningar för övrig samhällsutveckling
- Sverigeförhandlingens intentioner och avtal ska följas
- Olika syn på vad vilken systemhastighet som bör gälla
- Betydelsen av centrala stationslägen
- Kortsiktiga kostnadsbesparingar måste vägas mot systemets funktion, attraktivitet och långsiktiga nyttor
- Parallell upprustning av anslutande banor
- Kapaciteten in mot storstäderna är avgörande för att nå full effekt av nya stambanor



TRAFIKVERKET