

**IVA Väst seminarium
Oslo 2015-01-13**

**Svenska synpunkter
på höghastighetståg**



TRAFIKVERKET

**Jörgen Einarsson
Region Väst**



Varför behövs nya transportförbindelser?

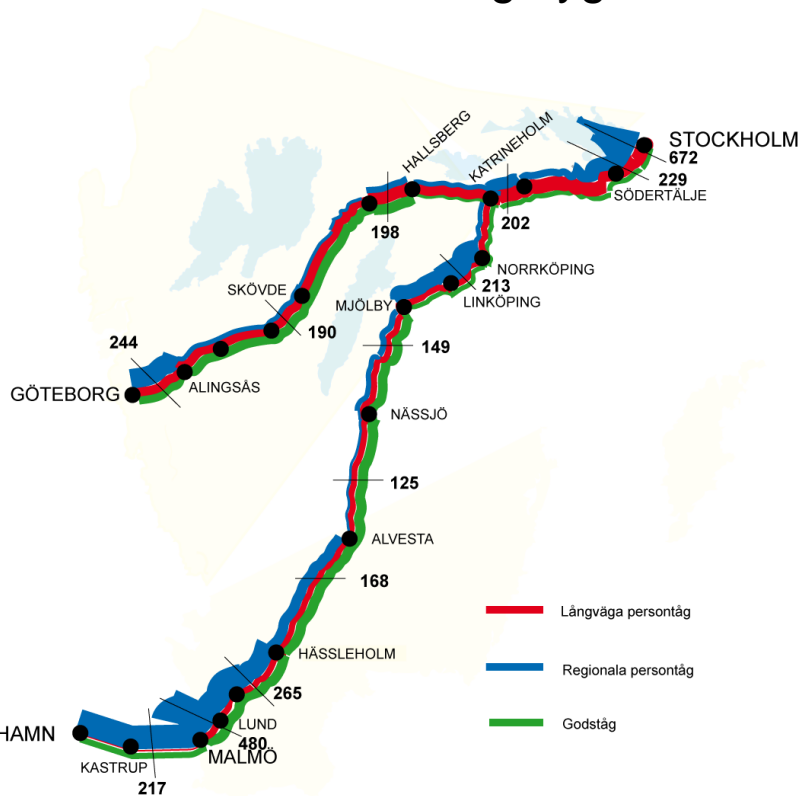
- Den Skandinaviska 8-miljoners-staden. Nationella nyttor.
 - Storstadsregion i global konkurrens. Förena ändpunkterna.
- Regional utveckling runt storstäderna i stråket. Regionala nyttor.
 - Nordisk attraktivitet i global konkurrens. Tillgänglighet till attraktiva livsmiljöer mellan storstäderna i stråket.
- Finansiella förutsättningar. Nationella nyttor.
 - Vad är bra för Danmark, Norge och Sverige? Var finns pengarna? Se nyttorna ur den tänkta finansiärens och beslutsfattarens perspektiv!
- Tekniska förutsättningar

Det behövs kapacitetsförstärkning redan nu!

Kapacitetsbrist på stora delar av Västra och Södra stambanan, svårt att ge plats för dagens efterfrågan, punktlighetsproblem för långväga trafik

Alla delar har >100 tåg/dygn

Långväga tåg har sämre punktlighet än godståg



Inställda tåg ej medräknade	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008-2013
Pendeltåg i Göteborg	96,5%	97,1%	93,1%	94,0%	95,0%	95,9%	95,2%
Pendeltåg i Stockholm	93,9%	95,6%	90,5%	93,5%	94,0%	94,7%	93,7%
Pågatåg i Skåne	96,3%	94,6%	91,9%	90,8%	94,1%	94,4%	93,7%
Regionaltåg i Västra Götaland	93,4%	93,6%	89,0%	89,9%	90,8%	89,9%	91,1%
Stockholm-Göteborg/Uddevalla	72,9%	79,3%	60,5%	73,1%	66,7%	72,7%	70,9%
Stockholm-Jönköping/Malmö	64,9%	72,4%	50,7%	57,7%	75,8%	61,0%	63,7%
Sörmlandspilen	89,4%	89,3%	78,8%	85,4%	89,4%	85,5%	86,3%
Öresundståg	89,8%	87,8%	84,3%	81,7%	87,7%	88,7%	86,6%
Östgötatrafiken	98,1%	97,8%	91,8%	93,3%	96,0%	94,5%	95,2%
Godståg	74,2%	75,8%	65,6%	68,7%	77,0%	80,0%	73,5%

Järnvägsutbyggnader i södra Sverige i fastställda planer 2014-2025



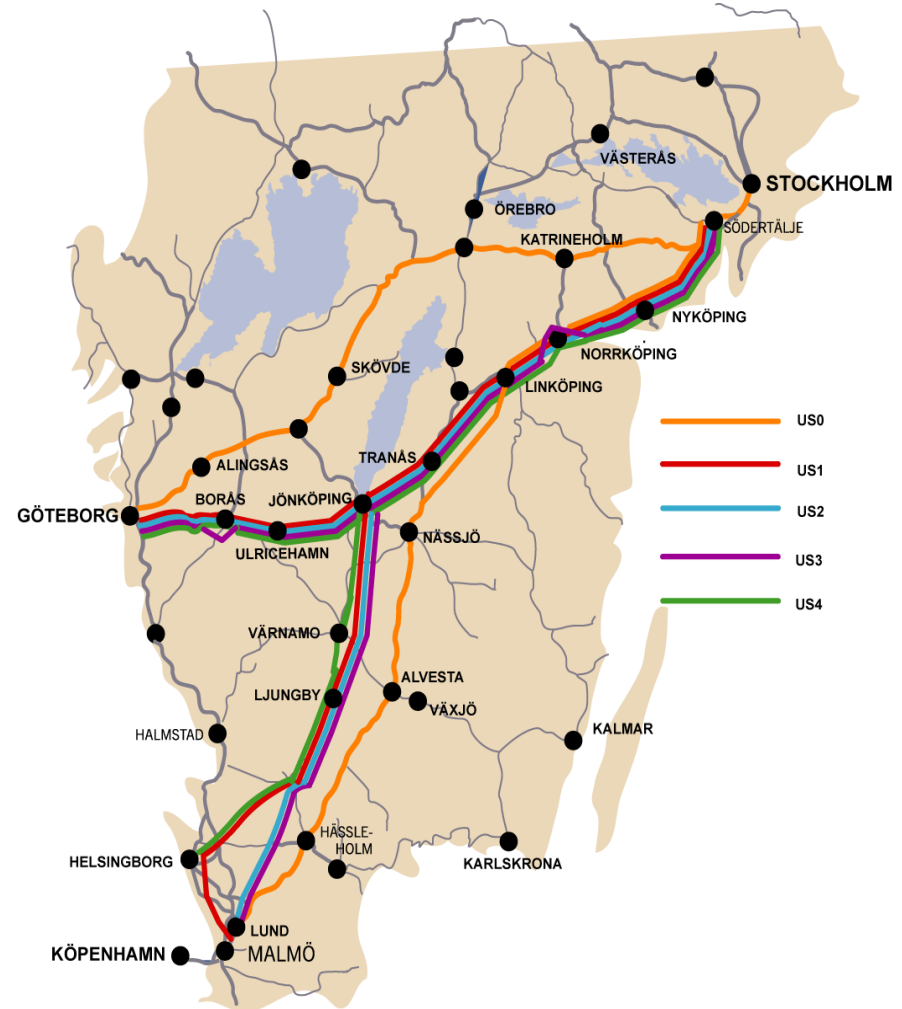
Förändringar fram till 2030 efter genomförd plan 2014-2025

- Ostlänken medför att kapacitetsproblemen minskar kraftigt på delarna Järna-Katrineholm och Norrköping-Linköping
- Kapacitetsproblemen kommer dock att kvarstå på större delen av övriga Västra och Södra stambanan
- Västlänken medför att kapacitetsproblemen minskar i Göteborg, men kvarstår på de flesta sträckor ut från Göteborg
- Det kommer fortfarande att vara långa restider Göteborg-Oslo



Studerade alternativ i Kapacitetsutredningen

- **US0** stor del befintliga stambanor för 250 km/h.
- **US1** utgår från SOU 2009:74. Omfattande trafik med många kopplingspunkter till nuvarande järnvägar
- **US2** större separering från övriga järnvägsnätet och färre tåg. Enda alternativet som visar beräkningsbar lönsamhet.
- **US3** prio ändpunktsresande
- **US4** prio regionförstoring lägre topphastighet, vissa snabbtåg kvar på nuvarande stambanor.



Trafikverkets analys i Kapacitetsutredningen

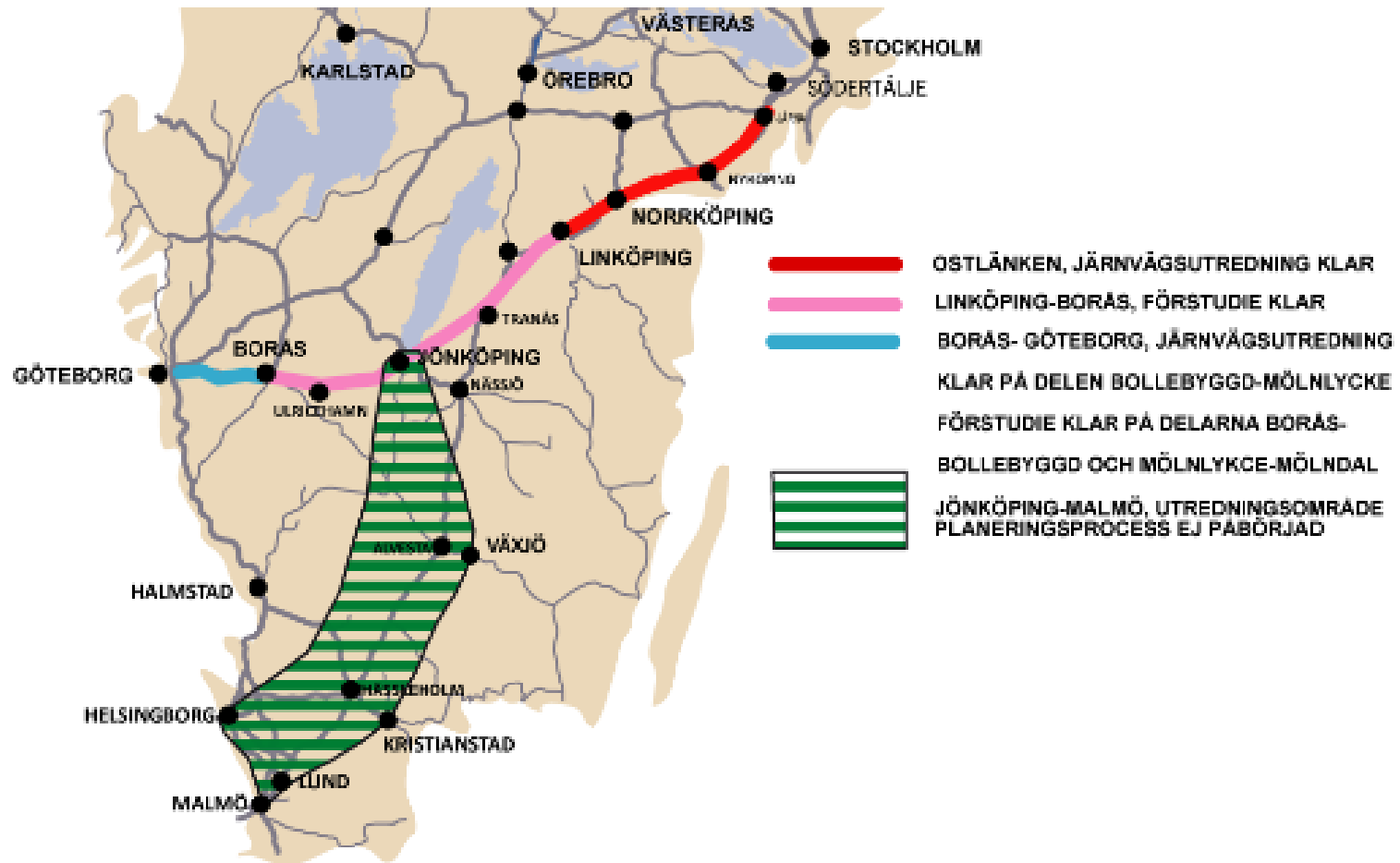
- Samhällsekonomiskt mest lönsamt att bygga höghastighetsjärnväg för hastigheter upp till 320 km/tim
- Merkostnaden att bygga för 320 km/tim bedöms vara relativt begränsad jämfört med att bygga för 250 eller 280 km/tim
- Ostlänken och Göteborg-Borås bör därför förberedas för att klara 320 km/tim
- Samhällsekonomiskt mest lönsamt att en ny bana till stor del är separerad från övriga järnvägen
- En mer separerad bana ger också högre punktlighet och lägre underhållskostnader



Nya stambanor, nedslag övergripande krav

- Banorna trafikeras endast med Höghastighetståg och snabba regionaltåg.
- Restidsmål, Stockholm-Göteborg 2:00 och Stockholm-Malmö 2:30.
- Stockholm-Linköping 60 min, Borås-Göteborg 25 min.
- Banan ska klara minst 10 tåg tåg per timme Stockholm-Linköping och minst 6-8 tåg per timme på övriga delar.
- Infrastrukturen och fordonen bör tillsammans ge en punktlighet som är lägst 95 % rt + 5 minuter uppmätt vid alla stationer på sträckan.
- Möjliga bytestider på stationer mellan olika tåg + mellan tåg och buss ska vara högst 10 minuter.
- Trafikering sker endast 06-24, nattetid behöver banan underhållas

Planeringsläge Nya stambanor



Oslo-Göteborg, nuläge och planerade förändringar

- Idag lång restid med tåg, nästan 4 timmar
- Låg turtäthet, endast 4 dubbelturer/dygn
- Sträckan genom Dalsland har enkelspår med låg standard
- Sträckan Öxnered-Göteborg har dubbelspår och bra standard, dock finns kapacitetsproblem på delen Älvängen-Göteborg på grund av tät pendeltågstrafik med många stopp.
- På den norska sidan byggs dubbelspår/fyrspår på större delen
- På den svenska sidan sker inte några förbättringar i planen
- Västlänken och Olskroken medför minskade kapacitetsproblem i Göteborg

Göteborg-Köpenhamn, nuläge och planerade förändringar

- Idag är restiden Göteborg-Malmö ca 2:30 med snabbtåg
- Det är endast Öresundståg som kör hela sträckan Göteborg-Köpenhamn, restid ca 3:50.
- När tunneln genom Hallandsås är klar om ett år kommer restiden att minska med ca 15 minuter.
- Efter år 2025 kommer hela Västkustbanan förutom 4 km norr om Helsingborg att ha dubbelspår. Då bedöms restiden Göteborg-Malmö bli strax över 2 timmar.
- Stora kapacitetsproblem vid Kastrups station, utbyggnad planerad till ca 2025-2030.

8 Million City, studie

- Trafikverket anser studien vara intressant, men har i plan 2014-2025 haft svårt att prioritera åtgärder utöver dubbelspår på Västkustbanan
- Trafikverket prioriterar höghastighetståg Stockholm-Göteborg/Malmö före Oslo-Köpenhamn
- Förbättringar utöver det som ingår i plan bör i första genomföras på de kvarstående enkelspåriga delarna samt på delen Göteborg-Kungsbacka.