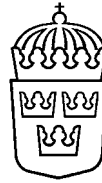


# Kommittédirektiv



Höghastighetsbanor

**Dir.**  
**2008:156**

---

Beslut vid regeringssammanträde den 18 december 2008.

## **Sammanfattning av uppdraget**

En särskild utredare ska utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige. Utredaren ska analysera om en eventuell utbyggnad av höghastighetsbanor kan bidra till att uppnå samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar för ett utvecklat transportsystem med förbättrad kapacitet, framkomlighet och tillgänglighet. I uppdraget ingår bl.a. att utreda effekter, kostnader och finansiering av en eventuell utbyggnad och föreslå en översiktlig sträckning samt eventuell etappindelning och tidsordning för byggnation av etapperna. Utredaren ska jämföra för- och nackdelar med en utbyggnad av höghastighetsbanor och vilka effekterna kan bli på transportsystemet som helhet. Utifrån sin analys och det transportpolitiska målet, ska utredaren föreslå olika handlingsalternativ i frågan. Utredaren ska samråda med de myndigheter och regionala och lokala företrädare som ansvarar för genomförandet av åtgärdsplaneringen samt med övriga berörda instanser. Den fysiska planeringsprocessen kring en utbyggnad behöver även belysas avseende övergripande in-trångsaspekter, linjeföring och barriäreffekter.

Uppdraget ska redovisas senast den 15 september 2009.

## Bakgrund

Banverket har under våren 2008 gjort en fördjupad studie om förutsättningarna för höghastighetsbanor i samverkan med andra berörda aktörer. Studien, som redovisades den 1 juni 2008, visar att restidsminskningarna på vissa sträckor kan bli betydande. Enligt studien ger de nya separata banorna också utrymme för betydligt fler godståg dagtid på stambanorna jämfört med i dag.

I anläggningskalkylerna för de studerade sträckningarna bedömer Banverket att kostnaderna ligger i intervallet 100–150 miljarder kronor. Banverket har dock inte närmare undersökt förutsättningarna för en anslutning till det danska järnvägsnätet. Banverket betonar att osäkerheten i kalkylresultaten är stora och att frågan bör utredas ytterligare för att säkerställa effekterna, kostnaderna och finansieringen. Den remissbehandling som regeringen genomfört av Banverkets studie visar också på behovet av ett mer utvecklat beslutsunderlag. Under sommaren 2008 har även SJ AB, Green Cargo AB, Jernhusen AB, Alstom Transport AB och Nordiska Investeringsbanken tillsammans presenterat en studie över höghastighetsbanor med förslag till finansiering, genomförande, upphandling och riskhantering.

## Behovet av en utredning

Regeringen konstaterar i propositionen *Framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:35), att utbyggnaden av höghastighetsbanor ger ökat kapacitetsutrymme på redan befintlig järnväg. Regeringen konstaterar också att höghastighetståg med konkurrenskraftiga restider är ett intressant alternativ till flyget för resor mellan större städer i södra Sverige. Att bygga höghastighetsbanor är dock en betydande investering som behöver utredas vidare och tydligt belysas när det gäller effekter, kostnader och finansiering. Även kopplingen till det internationella järnvägsnätet behöver klargöras.

En särskild utredare bör därmed analysera om höghastighetsbanor kan bidra till samhällsekonomiskt effektiva

och hållbara transportlösningar för ett utvecklat transportsystem med förbättrad kapacitet, framkomlighet och tillgänglighet.

### Uppdraget

En särskild utredare tillkallas med uppdrag att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av höghastighetsbanor för järnväg i Sverige. Utredaren ska genomföra en nulägesbeskrivning, analysera en eventuell utbyggnad samt föreslå olika handlingsalternativ. Vidare ska utredaren redovisa kostnaderna för respektive handlingsalternativ, hur finansiering kan ske och hur transportsystemet som helhet påverkas av alternativen. Utredaren ska också jämföra de samhällsekonomiska och transportpolitiska effekterna av en utbyggnad av separata höghastighetsbanor med en uppgradering och utbyggnad av befintliga banor.

Utredaren ska i sitt arbete göra följande:

- Nära samråda med de myndigheter och regioner som ansvarar för åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021, samt med övriga berörda instanser.
- Särskilt beakta det övergripande transportpolitiska målet och delmålen.
- Genomföra samhällsekonomiska kalkyler och nyttoberäkningar enligt vedertagna beräkningsmetoder av de olika alternativens kostnadskalkyler. Beräkningarna ska ta hänsyn till regeringens aviserade eller beslutade politik.
- Beskriva olika finansieringslösningar och deras respektive effekter, bl.a. för statsbudgeten, samt presentera en finansieringsmodell. Utgångspunkten för förslagen och finansieringsmodellen ska vara de principer för finansiering som regeringen har föreslagit i propositionen *Framtidens resor och transporter*.
- Analysera olika aktuella sträckor vid en utbyggnad av höghastighetsbanor, eventuell etappindelning och tidsordning för byggnation av etapperna.

- Analysera vilka effekterna blir av en etappvis utbyggnad respektive av en sammanhållen utbyggnad.
- Presentera förslag på genomförandeprocess, tidsplan och kritiska tidsaspekter.
- Utredda marknadsförutsättningar för trafik på banan, principer för trafikeringsrättsregleringar med beaktande av EG-rätt, samt hur fordon ska anskaffas och finansieras.
- Utredda de tekniska aspekterna kring en utbyggnad.
- Utredda förutsättningarna för hur linjeföring och profiler av höghastighetsbanor kan anpassas till landskapets förutsättningar och funktioner på bästa sätt och reducera barriär- och intrångseffekter.
- Söka relevanta internationella erfarenheter från främst övriga Europa men också från andra länder (befolkningsunderlag, befolkningskoncentrationer, resande).
- Klargöra om en utbyggnad kan finansieras med EU-medel och i så fall i vilken omfattning.
- Utredda möjligheterna till sammankoppling med ett europeiskt höghastighetsnät.
- Följa utvecklingen av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T).
- Genomföra relevanta miljöbedömningar med utgångspunkt från 6 kap. 12 § miljöbalken.

De samhällsekonomiska beräkningarna av en eventuell utbyggnad bör spegla ett stort antal aspekter såsom kapacitet inom järnvägssystemet, marknadspotentialer, nettopåverkan på miljö och klimat under byggtid och drift jämfört med alternativa satsningar, befolkningsunderlag och restider. I arbetet bör även förekommande utbudsrestriktioner såsom tillgång till arbetskraft och konjunkturpåverkan beaktas samt en internationell utblick i frågan göras. För att åstadkomma en samlad effektbedömning bör också icke prissatta effekter, såsom påverkan på natur- och kulturmiljöer beskrivas.

Utredaren ska kontinuerligt samråda med de som arbetar med åtgärdsplaneringen, i syfte att inhämta relevanta referensobjekt till alternativa åtgärder inom transportsystemet i enlighet med den s.k. fyrstegsprincipen för hur olika lösningar på problem och brister i transportsystemet ska övervägas. Dessa alternativa åtgärder och deras effekter, inbegripande den tekniska utvecklingen, bör utgöra jämförelsealternativ till utredningens arbete.

Finansieringsmodellen för en eventuell utbyggnad ska grunda sig på anläggningskalkyler och prognoser enligt vedertagen samhällsekonomisk beräkningsmetodik. Vidare bör utredaren kunna presentera förslag till olika finansieringslösningar av en eventuell utbyggnad enligt de principer som regeringen föreslagit i propositionen *Framtidens resor och transporter* och bedöma deras effektivitet. Utredaren ska kunna presentera förslag till hur avgiftssystemet på ett höghastighetsnät kontra det befintliga nätet kan utformas.

Utredaren ska också fördjupa analysen av vilka potentiella resande som skulle välja höghastighetståg i stället för andra färd-sätt samt vilken betydelse restid och betalningsvilja samt övriga behov och preferenser har för resenärernas val av färd-sätt.

Utredaren ska dessutom klargöra hur ett svenskt höghastighetsnät för tåg skulle kunna kopplas ihop med det europeiska höghastighetsnätet. Sträckningen över Öresund och vidare söderut är central och bör särskilt belysas. Utredaren bör även klargöra hur spårkapaciteten in till Stockholm och Göteborg kan anpassas till ett höghastighetsnät för tåg.

I sitt arbete bör utredaren särskilt beakta och ta hänsyn till det av riksdagen fastställda transportpolitiska övergripande målet och delmålen. Målen är under revidering för närvarande och utredaren bör följa detta revideringsarbete.

Utredaren bör även klargöra vilka möjligheter som finns att finansiera eventuella höghastighetsbanor med EU-medel.

Vid en utbyggnad av höghastighetsbanor är planeringsfasen och genomförandeprocessen viktig. Utredaren ska därför presentera en tidsplan för hur utbyggnaden kan ske, vilka planeringsinitiativ inom ramen för den fysiska planeringen som be-

höver samordnas i de olika beslutsinstanserna samt hur organiseringen av genomförandet operativt sker mest effektivt. Utredaren bör även ge svar på om en sammanhållen eller etappvis utbyggnad är att föredra. Om en etappvis utbyggnad föreslås bör utredaren specificera tidsordningen mellan etapperna.

Utredaren ska klargöra hur en de svenska höghastighetsbanorna skulle kunna kopplas samman med ett europeiskt system för höghastighetståg kan ske. Internationella erfarenheter bör kunna inhämtas. Utredaren bör därmed bevaka arbetet med revideringen av det Transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Möjligheten att utveckla stationer och omstigningsplatser i anslutning till det nya höghastighetsnätet ska också utredas och dess effekter beskrivas.

Utredaren ska vidare redovisa de förslag till författningsförändringar som utredarens förslag eventuellt kan föranleda.

En viktig aspekt i utredarens arbete är dessutom att inhämta kunskap och erfarenheter från andra större investeringsprojekt.

### **Tidsplan och rapportering**

Utredaren ska redovisa sitt arbete senast den 15 september 2009.

Utredaren ska bedriva arbetet i fortlöpande dialog med berörda myndigheter, regionala och lokala företrädare och andra utredningar. Utredaren ska löpande stämma av med och informera Regeringskansliet (Näringsdepartementet) om hur arbetet fortskrider.

Vidare ska utredaren samråda med andra myndigheter, instanser och organisationer i den utsträckning som är nödvändig.

(Näringsdepartementet)