

Nya stambanor – ett innovations- och omstartsprojekt för Sverige

Skanska har utrett en helt ny modell för höghastighetsspår. Studien utgår från en 59 kilometer lång sträcka mellan Lund och Hässleholm. Tid och kostnader är även uppskalade för hela sträckan mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Jönköping och Malmö. Resultatet visar att en lösning med prefabricerade betongbroar innebär mer förutsägbara kostnader. Sverige kan ha en ny höghastighetsbana på plats redan inom tolv år, inklusive tre års planprocess. Utgångspunkten är att bygga nya spår för persontrafik där tågen kan gå i 320 km/h, med möjlighet till uppgradering till 350 km/h.



Förutsägbara kostnader

Betongbroar innebär förutsägbara kostnader eftersom eventuella skillnader i markförhållanden påverkar projektet mindre. Beräkningar visar att totalkostnaden för Stockholm–Göteborg/Jönköping–Malmö landar på cirka 230 miljarder kronor (värdeår 2017). Kostnaderna utgörs av en byggkostnad på 192 miljarder, en beställarorganisation för 15 års arbete på cirka 27 miljarder, samt en osäkerhetspost på 11 miljarder.

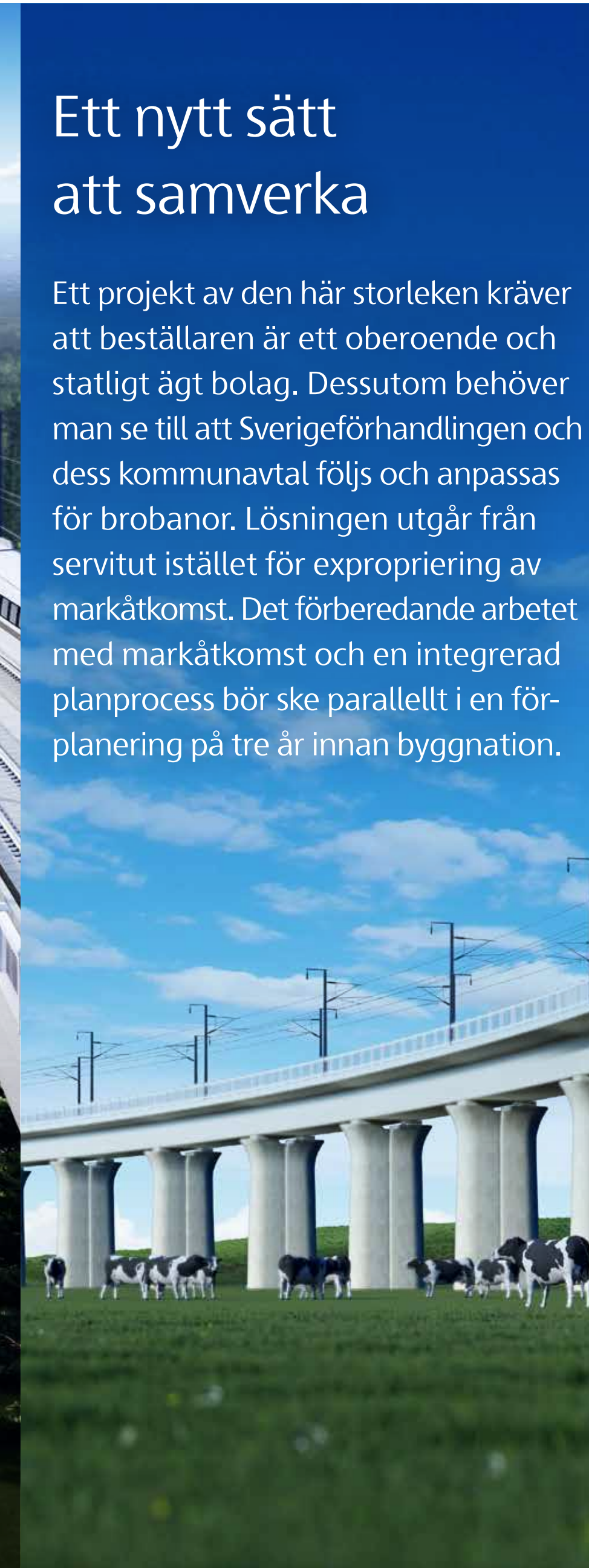
En viktig del av en klimatneutral framtid

Skanskas mål är att vara klimatneutrala 2045. Med rätt förutsättningar kommer byggandet av en ny höghastighetsbana att driva utvecklingen av ny teknik, innovationer och hållbara material. Vi tror att projektet går att bygga på ett hållbart sätt genom att bland annat använda fossilfritt stål och betong med minimal klimatpåverkan. Vi har god dialog med branschens aktörer inom dessa områden.



Mindre påverkan på omgivningen

Höjden på banan varierar mellan fyra och 20 meter. Därmed undviks tunnlar och banvallar som annars kan skapa så kallade barriäreffekter i naturen. Det gör också att mark kan bevaras, jordbruksmaskiner kan passera under broelementen och djuren kan röra sig fritt på marken.



Ett nytt sätt att samverka

Ett projekt av den här storleken kräver att beställaren är ett oberoende och statligt ägt bolag. Dessutom behöver man se till att Sverigeförhandlingen och dess kommunavtal följs och anpassas för brobanor. Lösningen utgår från servitut istället för expropriering av markåtkomst. Det förberedande arbetet med markåtkomst och en integrerad planprocess bör ske parallellt i en förplanering på tre år innan byggnation.



Lokala jobb

Betongbroar är ett industrialiserat sätt att bygga tåglinjer. Utmed sträckan byggs ett antal lokala betongfabriker som producerar broelement. I studien har vi räknat på nio fabriker från Stockholm i norr till Göteborg och Malmö i söder, vilka ometableras en gång vardera. I fabrikena skapas lokala jobb samtidigt som behovet av transporter minskar ytterligare.

Skanska har rätt kompetens

Skanska har bland annat erfarenhet av att bygga höghastighetsbanor i Storbritannien. I Storbritannien var vi ansvariga för fyra stora projekt på High Speed One som går från London till kanaltunneln och vidare till Paris. Vi blev klara på utsatt tid och inom budget. 2020 fick Skanska förnyat förtroende och vi är nu en del av konsortiet som bygger High Speed Two. I Kina har vi ett samarbete med China Railway International Group (CRIG) som byggt flera höghastighetsbanor. Erfarenheterna visar att prefabricering av broelement kan vara upp till 20 gånger snabbare än att bygga på banvallar. Från bygget av Öresundsbron har Skanska därutöver goda erfarenheter och djup kunskap inom vad som krävs för att lyckas med ett stort samhällsbyggnadsprojekt.

Kontaktpersoner

Jacob Birkeland

jacob.birkeland@skanska.se

Head of Media Relations and Public Affairs

Skanska Group

Camilla Georgsson

camilla.georgsson@skanska.se

Public Affairs Manager

Skanska Group

