

YTTRANDE ÖVER RAPPORT "250 KM/TIM MED BLANDAD TRAFIK VERSION 2019-03-18"

Nya Ostkustbanan har tagit del av remissversionen av Trafikverkets rapport "250 km/tim med blandad trafik, huvudrapport, version 2019-03-18" och överlämnar detta yttrande.

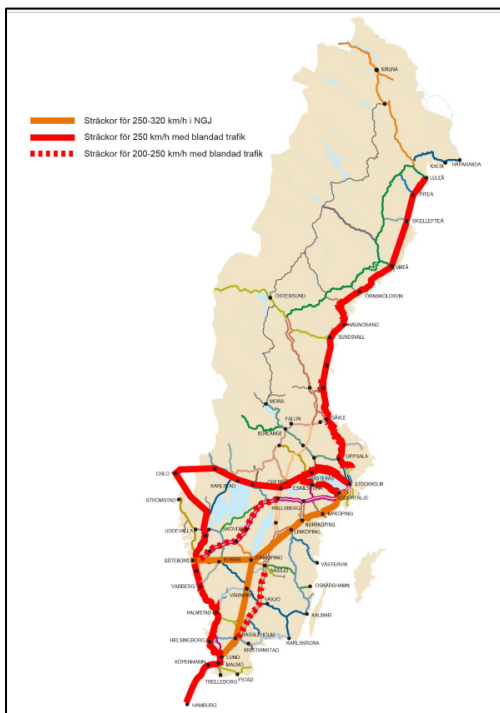
Övergripande kommentar

Rapporten studerar värdet av att uppgradera de utbyggnader som ingår i den nuvarande nationella planen för transportinfrastruktur samt vissa sträckor som byggts ut de senaste 20-25 åren till 250 km/tim. Fokus är alltså merkostnaden för att höja hastigheten över 200 km/tim (sid 32). Analysen visar att satsningen är mycket kostnadseffektiv, lönsam och kan ge stora effekter på restid och resandekvalitet.

Nya Ostkustbanan ser positivt på Trafikverkets initiativ. De strategiska delarna av järnvägsnätet bör planeras och byggas för 250 km/tim för att säkerställa tågens attraktivitet och konkurrenskraft. Det är inte minst viktigt längs kusten från Stockholm till Luleå, där det finns ett stort antal regionala tillväxtmotorer på förhållandevis långa avstånd. Här har tåget en naturlig möjlighet att konkurrera med såväl bil som flyg.

Studien är samtidigt en tydlig påminnelse om behovet av ett systemperspektiv. På ett flertal platser i rapporten konstaterar Trafikverket att kvarvarande begränsningar i enkelspår med låg standard begränsar möjligheterna att både öka turtätheten och att dra full fördel av gångtidsvinsterna med den högre hastigheten.

Nya Ostkustbanan menar därför att den "långsiktiga systemsyn" som framför i rapportens avsnitt 5.7 bör ges en mer framskjuten plats. Nya Ostkustbanan har tidigare vid ett flertal tillfällen framfört behovet av dels ett ökat systemperspektiv, dels en långsiktig målbild för den svenska järnvägens utveckling. Avseende största tillåtna hastighet utgör rapportens figur 5.2 en utmärkt grund för en helhetssyn på järnvägsnätet, se nästa sida.



Fördjupade kommentarer

En allt för försiktig målbild

Rapporten tar utgångspunkt i konkurrensytan mellan tåg/flyg/bil. Trafikverket konstaterar att när tågrestiten är 2,5-3,5 timmar är konkurrensytorna stora. Eftersom tåget ofta måste stanna vid flera stationer förlängs restiden.

Nya Ostkustbanan menar att en naturlig konsekvens därför är att arbeta med en offensiv strategi för att kraftigt reducera restiden mellan viktiga noder. Nya Ostkustbanan har med hjälp av Sweco visat att restiden mellan Sundsvall och Stockholm exempelvis skulle kunna bli cirka två timmar, att jämföra med det restidsmål om 2 timmar 45 minuter som anges i rapporten (tabell 2, sid 15). Restidsmålet för relationen Gävle-Sundsvall är i rapporten mellan 1 timme 40 minuter och 1 timme 55 minuter, medan både Trafikverket och Nya Ostkustbanan anger målet till drygt 1 timme (se Trafikverkets hemsida för projektet samt www.nyaostkustbanan.se).

Delsträckor ger begränsad systemnytta

Nya Ostkustbanan vill understryka att med en begränsad uppgradering av etapperna Gävle-Kringlan och Sundsvall-Dingersjö samt den utbyggda sträckan mellan Ljusne och Söderhamn och delar av sträckan Söderhamn-Hudiksvall går systemnyttor förlorade. De analyser som Nya Ostkustbanan har genomfört under flera års tid har tydligt visat värdet av att bygga ut hela kuststråket till dubbelspår med största tillåtna hastighet 250 km/tim och största tillåtna axellast 22,5 ton. En sådan grundstruktur skulle möjliggöra en kraftigt ökad person- och godstrafik, halverade restider och stärkt konkurrenskraft för godstransporter på järnväg och i förlängningen svensk industri.

Trafikverket konstaterar också att för sträckan Gävle-Kringlan är ”beställningen till projektet 250 km/tim” och att Sundsvall-Dingersjö delvis byggs i ny sträckning, vilket möjliggör 250 km/tim (sid 29). Nya Ostkustbanan menar att Trafikverket genomgående bör arbeta för en målstandard om 250 km/tim längs såväl Ostkustbanan som Ådalsbanan.

Trafikverket påpekar i rapporten att den låga kvaliteten på övriga delsträckor mellan Gävle och Härnösand/Västerasby med enkelspår och låga hastigheter fördyrar en uppgradering till 250 km/tim. Det innebär i sin tur att tidsvinsten av de båda planerade etapperna för hela sträckan Sundsvall-Umeå blir förhållandevis begränsad. Det bör påpekas att den låga kvaliteten på kvarvarande sträckor är ett starkt argument för att prioritera dessa högre, givet järnvägens potentiellt höga konkurrensförmåga i stråket.

Kortaste restid mellan Stockholm och Sundsvall är idag cirka 3 timmar och 30 minuter. Trafikverket noterar att det år 2000 fanns enstaka avgångar med X2000 som körde sträckan på 3:07 (sid 28). Denna försämring är delvis en följd av ökad trängsel på spåren mellan olika tågtyper, en situation som kommer att förvärras. I rapporten konstateras också att det kommer att kvarstå flera enkelsträckor norr om Gävle som begränsar trafikutbudet (sid 20). Trafikverket skriver vidare att med omfattande regionaltrafik och ökande godstrafik ökar risken för att snabbtågen behöver stanna för tågmöten. Om tågen behöver bromsa in för tågmöten nyttjas självfallet inte hela den möjliga restidsbesparingen (sid 42)

Trafikverket lyfter fram att det krävs minst en dubbelspårsetapp till mellan Gävle och Sundsvall, utöver Gävle-Kringlan, för att restiden för regionaltåg mellan Gävle-Sundsvall inte ska bli längre på grund av långa väntetider vid tågmöten. Detta gäller både vid 200 och 250 km/tim (sid 40). Efter 2035 förutsätts övriga sträckor Gävle-Sundsvall vara utbyggda till dubbelspår (sid 48). I rapporten konstateras att delen Sundsvall – Härnösand därmed kommer att bli en ännu större flaskhals med betydligt lägre hastighet och standard. Trafikverket skriver att det därför kan bli aktuellt med ny sträckning Sundsvall – Härnösand, som skulle byggas för 250 km/tim (sid 48). Trafikverkets beskrivning är en tydlig illustration av hur järnvägsnätet måste ses som ett system och accentuerar samtidigt behovet av en långsiktig målbild i linje med rapportens ”långsiktiga systemsyn”.

Arbeta gemensamt för regionaltåg för 250 km/tim

Nya Ostkustbanan menar att det är en tveksam grundförutsättning att inte planera för regionaltåg som går 250 km/tim. Kollektivtrafikhuvudmän har hittills inte köpt in så snabba tåg, eftersom det i dagsläget innebär en fördyring som inte kan realiserar i kortare restider. Det är en klassisk ”hönan och ägget-situation”.

Det är samtidigt uppenbart att kalkylerna för att uppgradera järnvägen till 250 km/tim blir ännu bättre om även regionaltågen kan dra fördel av den högre hastigheten. Det illustreras av Trafikverkets samhällsekonomiska lönsamhetsberäkning för Sundsvall – Skellefteå, som visar att nyttoeffekten skulle uppgå till ca 350 Mkr med ca 15 minuters tidsvinst för snabbtågen. Om man däremot

inkluderar regionaltåg i den högre hastigheten (rapportens UA2), blir den samhällsekonomiska nyttan 1 250 Mkr, hela 50 gånger åtgärdskostnaden.

Det finns med andra ord ett stort värde att skapa en tydlighet kring den framtida målbilden för järnvägsnätet som ger såväl regionala kollektivtrafikhuvudmän som kommersiella operatörer den nödvändiga säkerheten för att fatta beslut om inköp av snabbare tåg.

Systemperspektivet gäller även godstågen

Rapporten antar att Stambanan genom Övre Norrland och Norra Stambanan fortsatt kommer att vara huvudflöde för godståg i Norrland, även 2035-2040. Antagandet om fortsatt huvudflöde för gods i inlandet riskerar att bli en självuppfyllande prognos. Utan investeringar för höjd godsstandard och högre total kapacitet i kuststråket skapas ingen eller endast en liten omfördelning av gods från väg till järnväg, vilket är ett uttalat politiskt och klimatpolitiskt mål.

En av de stora fördelarna med Nya Ostkustbanan är att utbyggnaden har stora värden både för godstrafiken och persontrafik. Redan i dagsläget innebär hastighetsskillnaderna mellan olika tågtyper att kapaciteten på banan försämras. Rapporten belyser inte behov och möjligheter att begränsa hastighetsskillnaderna mellan snabbare och långsammare tåg genom att framför allt höja största tillåtna hastighet för de långsammare godstågen.

Avslutande kommentar

Nya Ostkustbanan ser positivt på Trafikverkets initiativ att börja uppgradera valda delar av järnvägsnätet till 250 km/tim. Den aktuella rapporten visar att det är en mycket effektiv åtgärd.

Trafikverkets rapport visar samtidigt med allt tydlighet att uppgraderingen gör att kvarstående brister på Ostkustbanan och Ådalsbanan blir än mer märkbara. Ett tåg för 250 km/tim kommer att behöva köra markant långsammare på stora delar av sträckan. Det innebär i sin tur att en satsning på 250 km/tim gör kvarvarande sträckor än mera lönsamma att åtgärda.

Det finns med andra ord starka skäl att komplettera den aktuella rapporten och analysen med att studera ett fullt utvecklat kuststråk för 250 km/tim. Restidsvinster längs hela sträckan Stockholm-Umeå kommer vid en full utbyggnad till 250 km/tim att bidra till högre attraktivitet för tågresande och ökad regional utveckling samt leda till en överflyttning av trafik från både bil och flyg till järnväg, till gagn för miljön.

Ostkustbanan 2015 AB
2019-04-24

Ingela Bendrot, VD
Ostkustbanan 2015 AB