

Referat av:

Onsdagsföreläsningen på Ekocentrum den 24/2 2010

Arrangörer: Järnvägsfrämjandet, Centrum för ekologisk teknik och Ekocentrum

Bättre med tåg! - En föreläsning om trafikplanering med höghastighetståg

Medverkande: Markus Gunnervall, Banverket

Referatskribent: Susanna Roth

Götalandsbanan är en järnväg som planeras att byggas för höghastighetståg på sträckan Göteborg-Borås-Jönköping-Linköping-Stockholm. Kvällens föreläsning handlade om trafikplaneringen för höghastighetståg i Sverige. Markus från Banverket började med att berätta om den grundläggande frågeställningen vad gäller bygget av Götalandsbanan. Det finns idag stora transportflöden mellan Stockholm och Göteborg, men trots det så finns det ingen sammanbindande järnväg som passerar större städer så som Borås, Jönköping, Linköping och Norrköping. Dessa orter kan vid byggandet av Götalandsbanan komma att utgöra stora marknader. Idén om en sådan järnväg mellan Stockholm och Göteborg är dock inget nytt, men det är först nu som förutsättningarna har ändrats så pass mycket att en riktig planeringsfas för hela banan har kunnat inledas.

Anledningen till varför dessa förutsättningar har förändrats har Markus olika förklaringar till. Dels har vi en ökande befolkningsutveckling och kommer med största sannolikhet att fortsätta ha det. Befolkningsökningen väntas också vara störst i storstadsregionerna, framförallt kring Mälardalen. Men även utan befolkningsökning förväntas det totala resandet att öka. Vad gäller det långväga resandet, längre än 10 mil, så dominerar fortfarande bilen med ca 70 % av resorna medan tåget står för 16 %. Tågresandet har dock ökat de senaste åren, men bara marginellt i jämförelse med biltrafiken. Man vet också från undersökningar att tågresandet mellan just Göteborg och Stockholm har ökat kraftigt. Vad gäller kortväga resor, kortare än 10 mil, har spårtrafiken ökat sedan 1990-talet. En förklaring till detta är att rätten för trafikhuvudmän att bedriva trafik på stambanor har ökat. Godstransporter på järnvägar har ökat lite och utvecklingen förväntas i framtiden att fortsätta på samma sätt. Slutligen är prognosen för Göteborgs hamns containertrafik att järnvägstrafiken kommer att öka substantiellt jämfört med lastbilstrafiken.

Alla dessa faktorer har påverkat att det råder kapacitetsbrist på järnvägarna i Sverige. Banverket har nu insett att kapacitetsbristen är ett långsiktigt problem som behöver lösas. Om Sverige skulle följa övriga Europas utveckling skulle man bygga två olika spårssystem där ett spår är separerat för höghastighetståg. Det är dock inte riktigt klart ännu om det kommer bli ett helt separat spår eller integrerat vissa sträckor. Miljödebatten har varit en viktig faktor för att lyfta diskussionen om höghastighetståg till

en nationell nivå. Även om mijöaspekten är en viktig fråga så pekar Markus på kapacitetsbristen som den primära orsaken till att man ska utveckla höghastighetståg.

Vad finns det då för trafikunderlag för att bygga Götalandsbanan? Det finns idag ett stort reseunderlag mellan ändpunkterna Stockholm och Göteborg. Men det finns också mycket resande som sker mellan de mellanliggande orterna och som i hög utsträckning sker med bil. Det betyder att man behöver ett trafiksystem som både tjänar regionala syften och ändpunktsmarknaden. Det finns också områden där det knappt sker någon pendling alls idag, som exempelvis Jönköping-Linköping. Syftet med höghastighetståg är att utveckla dessa områden men också att förena arbetsmarknaderna. Det finns även regioner där det finns ett mycket stort behov av tågtrafik, som exempelvis Göteborg-Borås och Stockholm-Nyköping. För att systemet ska komma att fungera behöver man därför överväga möjligheten att exempelvis kunna vända tågen i Borås. Det restidsmål som i dagsläget finns mellan Stockholm och Göteborg är 2 timmar och 15 minuter. Regionala restidsmål är dock inte beslutade även om det finns förslag på sådana.

Banverkets ändamålsbeskrivning för Götalandsbanan kan sammanfattas så att man ska knyta samman Sveriges två största städer, samt mellanliggande befolkningstäta regioner för att stärka näringslivets konkurrenskraft och ge fler människor tillgång till arbete, utbildning och kultur. Men också att som en helt ny bana frigöra kapacitet på befintliga banor.

Beträffande de tekniska utmaningarna som ett höghastighetståg innebär beskriver Markus hur Banverket parallellt med planeringsprocessen gällande de olika deletapperna, bedriver ett projekt där man utvärderar den tekniska systemstandarden för höghastighetståg. Detta teknikprojekt ska kunna fungera som underlag åt beslutsfattare och visa på hur hela systemet bör byggas för att det ska bli kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt. Frågan är då vad det är som Sverige själva behöver utveckla? Det finns redan utvecklade höghastighetståg runt om i världen och möjlighet att få tillgång till den tekniken. Problemet är då att man köper ett helt koncept vilket kan bli både bra och dåligt. En viktig del vid utvecklandet av höghastighetståg är att det måste vara framtidssäkert. Idag är tanken att tågen ska gå i ungefär 250 – 320 km/h medan det om femtio år måste finnas möjlighet att köra i runt 400 km/h. Man måste alltså ha framtiden i åtanke innan man bygger.

Hur många tåg man kommer kunna köra per timme och riktning är i dagsläget svårt att svara på exakt. Det kan handla om allting mellan två och trettio stycken. Bland annat beror det på hastighetsskillnader, uppehållsmönster och möjligheter till förbigång. Mellan Göteborg och Borås kommer det uppskattningsvis kunna gå 6-8 tåg per timme. Det är många lokala och nationella intressen som ska tillgodoses vid byggandet av Götalandsbanan och det gäller att hela tiden göra en avvägning mellan storregionala och regionala tågresor. Ett exempel på en fråga som behöver utredas är om banan ska gå via Nyköping eller Skavsta eller båda.

Till sist gick Markus igenom några tuffa frågor inför planeringen av höghastighetstågen. Ett problem att ha i åtanke är att vi står inför en avreglering av järnvägen. Man måste också ta ställning till vilka punktlighetskrav man ska ha på tågen. En annan viktig fråga är om banan ska vara integrerad med övrig järnväg eller om det ska vara en separat lösning. Man måste också ha en vinteranpassning på systemet för att gardera sig mot snöfall och kyla. En lösning på det problemet skulle kunna vara att köra färre tåg eller att låta dom gå långsammare. En sista utmaning blir frågan om framtidssäkring och att kunna svara på frågor som hur långt perspektiv ska man ha när man planerar och vilka kurvradier ska man ha på banan.

Som avslutning på kvällen gav Markus några nyckelsvar för att lösa några av de ovanstående problemen. Först och främst så måste man ha ett budgettak för projektet och han tror också att det snart kommer en siffra på hur mycket projektet egentligen får kosta. Det behövs också en tolkning av lagstiftningen där man utreder vilka aktörer som får köra på banan. Det behövs även en noggrann projektstyrning. Det viktigaste för genomförandet av Götalandsbanan kommer vara att man har ett genomtänkt helhetssystem. Slutligen väntas beslut från Regeringen den 30e mars om hur Banverket ska gå vidare i planeringsprocessen.

Onsdagsföredragen genomförs i samverkan med Studieförbundet Göteborg.

*Anm. Innehållet i föreläsningarna återspeglar inte nödvändigtvis de ställningstaganden som Ekocentrum ställer sig bakom.
Ekocentrum är en fristående, religiöst och partipolitiskt obunden organisation.*

Mer om onsdagsföredragen på www.ekocentrum.se

Stiftelsen Ekocentrum, Aschebergsg 44, 411 33 Göteborg, tel 031-7050740, www.ekocentrum.se

Referatet har producerats med stöd av Miljönämnden i Västra Götalandsregionen.