

Regeringsuppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg – återkoppling hearing i november 2020

Vi tackar för möjligheten att delta i Trafikverkets hearing den 5 november. Vi vill härmed återkomma samlat från Tåg företagens sida med våra konkreta inspel kopplade till de intressanta diskussionerna vid hearingen.

Det samlade järnvägssystemets och – inte minst – godstrafikens behov av kapacitet för framtiden står av förklarliga skäl inte i förgrunden för det specifika regeringsuppdraget angående nya stambanor för höghastighetståg. Det är också uppenbart att denna typ investeringar ska allokeras inom ramen för den traditionella infrastrukturplaneringen. I klartext innebär detta att det är en förutsättning att systemkritiska faciliteter för uppställning och underhåll samt att godstrafikens behov – av rangerbangårdar, uppställningsplatser/depåer, anslutningar, etc – får adekvat hantering simultant med utbyggnaden av nya stambanor. Oavsett hantering ser Tåg företagen det emellertid som en helt avgörande fråga att godstrafikens behov av bibehållen eller ökad kapacitet får en adekvat lösning inom ramen för kommande nationell plan 2022-2033 (eller 2037).

Det är också angeläget att parallellt inleda arbetet med att förstärka kapaciteten på sträckan Järna-Stockholm så att denna inte blir begränsande för användandet av de nya stambanorna och därmed reducerar investeringens samhällsekonomiska nytta.

Grundläggande förutsättningar för ett framgångsrikt projekt är därutöver tempo i utbyggnaden så att de samhällsekonomiska nyttorna kan fångas och ett livscykelperspektiv. Projektet nya stambanor bör läggas i ett separat bolag – skilt från Trafikverket – med finansiering skild från anslagsfinansiering, exempelvis genom upplåning via Riksgälden.

Investeringsramen

Den totala investeringsramen på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå, utgör en på alla sätt kännbar begränsning. Tåg företagen anser dock att det finns anledning att överväga vad vi kan skapa i form av hållbara framtidslösningar för nya stambanor inom denna investeringsram. Enligt vår uppfattning finns goda förutsättningar att klara investeringsramen 205 miljarder kronor, om hänsyn tas till nedanstående förslag i det fortsatta utredningsarbetet. Samtidigt vill vi poängtera att det är den samhällsekonomiska kalkylen som bör optimeras, och det kan innebära att en högre investeringsram än 205 miljarder kronor ger ett mer lönsamt projekt, trots en högre investering.

Alternativt scenario värt att utreda närmare

Vid projektering av nya stambanor kan det finnas klara fördelar med att använda sig av befintliga stationslägen på de orter där kostnaden att dra in den nya stambanan i ett centralare läge blir för hög. Från den nya stambanan byggs anslutningar till befintliga banor. Ett sådant scenario bör därför undersökas närmare.

Våra viktigaste utgångspunkter för vad som bör rymmas inom investeringsramen i ett sådant scenario är:

- Hastighet minst 320 km/h, där så är möjligt tekniskt/ekonomiskt
- Raka banor som passerar alla städer utmed tänkt sträckning
- Anslutning till befintliga, men uppgraderade, spår genom befintliga centrala stationslägen
- I de fall centralt stationsläge inte kan rymmas inom ramen bör förutsättningar skapas för dragning av nya, snabbare spår till befintliga centrala lägen i senare etapper, och i ett sådant läge kan regional medfinansiering aktualiseras
- Anläggning renodlad för P1-tåg
- Godstrafik på persontrafikens villkor

Utredningsalternativen i Trafikverkets promemoria är för begränsade

De tre utredningsalternativen är alltför lika varandra för att belysa olika alternativ och deras konsekvenser. Redan i RU1 gör man de stora principiella förändringarna och inför genomgående ballasterade banor och externa stationslägen i de större städerna. RU2 och RU3 är endast variationer på samma tema kombinerat med successivt mer renodlade trafikeringsupplägg.

Ytterligare utredningsalternativ med större inslag av förutsättningar enligt nedan behöver tillföras.

Värdet av attraktiva stationslägen

Vid sidan av korta restider, hög punktlighet och hög avgångsfrekvens är attraktiva stationslägen avgörande för att attrahera många resenärer. Det framgår tydligt av exempelvis PWC:s rapport om kommersiella förutsättningar för de nya stambanorna (2015). Internationella erfarenheter visar att det är svårt och kräver genomtänkta och omfattande samhällsbyggnadsinsatser för att göra externa stationslägen attraktiva – i synnerhet om de inte har en tydlig koppling till befintlig infrastruktur.

Med genomgående externa stationslägen flyttas sannolikt mindre trafik över från de befintliga banorna till de nya, vilket minskar möjligheten att öka godstrafik och regional persontrafik på de befintliga banorna.

Kostnader kontra effekter

Regeringen och Trafikverket fokuserar ensidigt på kostnaden att bygga systemet. Om det görs på ett sätt som påverkar resandeutvecklingen kommer det att påverka effektsidan av kalkylen på ett sätt som gör att den samhällsekonomiska nyttan av den ”billigare” lösningen blir lägre än för en lösning med centralare stationslägen och betydligt fler resande.

Trafikverket bedömer att alla tre utredningsalternativen ryms inom investeringsramen 205 miljarder kronor. Eftersom RU2 och RU3 är mer renodlade varianter (färre stationer mm) av RU1 borde det innebära att det finns ett outnyttjat återstående utrymme i dessa alternativ som borde kunna användas till mer centrala (eller perifera) stationslägen. I första hand bör centrala stationslägen prioriteras i Linköping och Norrköping. Den samhällsekonomiska kalkylen för alla alternativ bör också i sitt grundscenario ta med effekter som hittills har hanterats som känslighetsanalyser, exempelvis utlandsresande, längre kalkylperiod och effekter på punktlighet.

Ett uppenbart sätt att sänka kostnaderna är att renodla banorna för tåg som går i minst än 250 km/h (kategori P1 med lägre axellast och trycktröga fordon), se nedan.

Livscykelperspektiv

Ballasterade banor ger en något lägre grundinvestering till priset av avsevärt högre underhållskostnader och behov av mer tid i spår för underhåll. Det man ”sparar” vid byggnationen har man enligt Trafikverkets egna beräkningar förlorat efter cirka 20 år. Resultatet blir en högre livscykelkostnad (LCC). Det är därför mycket tveksamt om bytet till ballasterade spår ur ett samhällsekonomiskt perspektiv kan betraktas som en besparing. Det är mycket angeläget att detta framgår tydligt i Trafikverkets slutredovisning av regeringsuppdraget.

Begränsningar ballasterade banor

Ballasterade banor innebär i praktiken att man för all framtid valt bort möjligheten att höja hastigheten till över 300-320 km/h. Fixerade spår är en framtidssäker lösning med lägre LCC. Det finns andra bättre sätt att sänka byggkostnaderna än att gå över till ballasterade spår och lägre hastigheter. Att bygga landskapsbroar med industriellt tillverkade prefabricerade betongelement är både billigare och avsevärt snabbare. Byggtekniken möjliggör också framtida hastighetshöjningar. Dessutom minskar banornas barriäreffekter.

Besparing miljö- och avfallshantering

Om miljö- och avfallslagstiftningens utformning, alternativt tillämpning, kan ändras så att rena schaktmassor inte behöver hanteras som avfall och läggas på deponi kan över 10 miljarder kronor sparas.

Preferens utredningsalternativ

Enligt Tågföretagens bedömning av utredningsalternativen är RU2 att föredra. Alternativet behöver dock utvecklas med ett mer realistiskt trafikeringsscenario och bättre anslutningar till befintlig infrastruktur så att attraktiviteten för resenärerna bibehålls. Det är angeläget att restidsmålen för direkttåg på två timmar Stockholm-Göteborg och 2,5 timmar Stockholm-Malmö kan nås och att mellanliggande stationer kan angöras utan större tidsförluster. Trafikeringsalternativen skulle också, även i jämförelsealternativ, kunna innehålla tåg som fortsätter norr om Stockholm, vilket ger direktanslutningar till exempelvis Arlanda och Uppsala.

Vi konstaterar att samtliga trafikeringsalternativ underskattar resenärsbehovet. Enligt vår uppfattning kommer det i högtrafik att behövas fem avgångar per timme på båda sträckorna.

Det är angeläget att Trafikverket utvecklar sina resandeprognoser och kalkylmodeller så att de bättre fångar effekterna av transformativa förändringar i trafiksystemet.

Vi anser att slutsatserna i PWC:s rapport om kommersiella förutsättningar står sig väl.

Renodling av de nya stambanorna för P1-tåg (hastighet >250 km/h)

Utgångsläge: Västra och Södra stambanorna utgör befintliga dubbelspår på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Banorna trafikeras med allt från godståg till snabbtåg. Till stora delar har de nått kapacitetstaket och punktligheten är dålig. Ny kapacitet behöver tillföras i form av ett nytt dubbelspår på samma sträckor.

De nya spåren kan anpassas för två principiellt olika användningsområden:

- På samma sätt som i dag för att kunna trafikeras med alla tågtyper
- Renodlas för att endast trafikeras av tåg som är godkända för hastigheter över 250 km/h (fordonskategori P1, vilket bland annat innebär max axellast 17 ton och krav på trycktrög vagnkorg)

Om de nya banorna byggs för att kunna trafikeras av alla fordonstyper kommer de att behöva dimensioneras för de tyngsta tågen och den maxlutning dessa kan hantera samt så att riktigt snabba P1-tåg kan möta långsammare tåg utan trycktrög vagnkorg utan obehag för resenärerna i de senare. Stora hastighetsskillnader medför lägre kapacitet och med stor sannolikhet sämre punktlighet. Fördelen med upplägget är att det ger redundans och större flexibilitet vid störningar.

Om de nya banorna renodlas för P1-tåg så kan dimensioneringen anpassas för den lägre vikten och förmågan att hantera brantare lutningar. Den trycktröga vagnkorgen möjliggör även betydligt mindre tunneldiameter. Byggekostnaden blir lägre. När de snabbaste tågen flyttar över till de nya banorna blir hastighetsskillnaden mindre även för de tåg som trafikerar de befintliga banorna (VSB/SSB). Kapaciteten ökar således både på de nya och på de befintliga banorna. Likaså blir punktligheten bättre inte bara på de nya banorna utan i hela järnvägssystemet.

Nackdelen är att flexibiliteten vid störningar blir mindre, men med ett aktivt förebyggande underhåll och tillgång till underhållsluckor varje natt kommer banornas tillgänglighet att vara betydligt högre än den nuvarande. Om banorna renodlas för P1-tåg kan rälsförhöjning anpassas på ett sätt som möjliggör större framtida hastighetsökningar än om de även skall kunna trafikeras med betydligt långsammare tåg.

Tågforetagens slutsats är att både systemnyttan och den samhällsekonomiska nyttan blir högre om de nya stambanorna renodlas för P1-tåg. Detta ger en lägre byggkostnad, högre kapacitet på både de nya och befintliga banorna, bättre punktlighet på både nya och befintliga banor och attraherar fler resenärer (som följd av den högre punktligheten). Det innebär dessutom en framtidssäkring i och med möjligheten till större framtida hastighetshöjningar utan att bygga om infrastrukturen.

Stockholm, den 2 december 2020

Björn Westerberg,
Branschchef

Gustaf Engstrand,
Näringspolitisk chef