

2007-02-20

Generaldirektör Per Olof Granbom
Banverket
781 85 Borlänge

Ostlänken och Götalandsbanan – framtida trafikering och utformning av infrastruktur

SJ AB och Nyköping-Östgötalänken AB har i september 2006 tecknat en överenskommelse om Ostlänken och utveckling av persontrafiken på sträckan Stockholm – Järna – Vagnhärad – Nyköping – Norrköping – Linköping – Mjölby. Enligt överenskommelsen ska parterna bl.a. gemensamt verka för att byggandet av Ostlänken i sin helhet prioriteras och tidigareläggs med hänsyn till dess stora marknadspotential i ett nationellt och regionalt perspektiv. Med denna överenskommelse har parterna tydliggjort ambitionerna när det gäller både infrastruktur och trafikering.

SJ AB välkomnar Banverkets beslut den 22 januari 2007 om gemensamma riktlinjer för Götalandsbanan. Inför det fortsatta arbetet med utformningen av både Ostlänken och Götalandsbanan anser SJ det vara på sin plats att lämna ytterligare synpunkter beträffande trafikering och infrastruktur. Utgångspunkten är en bedömning av funktionella krav i form av marknadskrav och restidsmål.

Marknadskrav och restidsmål

Befolkningsunderlaget, kapacitetsunderskottet och den redan idag omfattande persontrafiken på Södra och Västra stambanan inklusive anslutande banor utgör en grund för en utbyggnad av Ostlänken och Götalandsbanan. SJ vill särskilt poängtera Ostlänken-Götalandsbanans betydelse för delmarknader och nätverk. Genomförandet av Ostlänken – Götalandsbanan kommer således inte bara att skapa förbättrade marknadsförutsättningar för ändpunktsmarknaderna Stockholm och Göteborg utan i minst lika hög grad öka järnvägsresandet på delsträckor tack vare den effektiva sammanknytningen av stråket Östergötland – Jönköping – Borås – Göteborg och anslutande tåglinjer.

Kort restid, hög punktlighet och turtäthet är avgörande faktorer för att tåget ska kunna konkurrera med bil och buss mellan städerna och bidra till utökade pendlingsregioner. Restid och turtäthet är också utslagsgivande för tågets förmåga att både konkurrera och samverka med flyget; Skavsta och Landvetter är strategiska knutpunkter i stråket mellan Stockholm och Göteborg. Den potentiella marknaden för resor i Ostlänken –Götalandsbanans nätverk torde vara den största i Sverige.

I kommande arbete med den nationella banhållningsplanen är det också nödvändigt att ha ett långsiktigt perspektiv på det framtida höghastighetsnätet där även en förbindelse ned mot Öresundsregionen bör vägas in.

Mellan Stockholm och Göteborg har tåget, sedan X 2000-trafiken introducerades 1990 och restiden förkortades från 4 till 3 timmar, ökat sin marknadsandel gentemot flyget från 40 till 60%. Erfarenheter från andra länder visar att om restiden med tåg kan minskas till 2 timmar kan tåget helt ersätta direktflyget. Erfarenheten från regionala snabbtåg visar att daglig pendling blir möjlig, om restiden kan krympas till 1 timme. Ett exempel är Svealandsbanan där tåget ökat sin marknadsandel från 5 till 25 % och resandet nu är sex gånger större än innan banan byggdes. I många andra relationer, där restiden med tåg minskats så att det blivit snabbare än bilen, har också tågets ställning stärkts väsentligt.

Med stöd av SJ:s erfarenheter anser vi att följande restidsmål kan sättas upp för Ostlänken-Götalandsbanan.

| | Kortaste restid <u>h:min</u> |
|--------------------------|------------------------------------|
| Stockholm – Nyköping | 0:40 |
| Stockholm – Linköping | 1:00 |
| Stockholm – Göteborg | 2:00 |
| Stockholm – Skåne | 3:00 |

Framtida trafikering och krav på infrastrukturen

Marknadskraven från tjänsteresenärer och långväga pendlare indikerar att Ostlänken /Götalandsbanan bör byggas som höghastighetsbanor med en största tillåten hastighet på 300-350 km/h. Det är den hastighet som de flesta nya europeiska höghastighetsbanor dimensioneras för i dag. Den tekniska utvecklingen går snabbt och när väl dessa banor står färdiga kommer tågen att ha utvecklats ytterligare. Eftersom banorna har lång livslängd kan man inte utgå från dagens förhållanden utan måste anlägga ett mer långsiktigt perspektiv från början. Inte minst klimatfrågan kan komma att påverka behovet av snabba tågförbindelser och bättre kapacitet ytterligare.

Det är nödvändigt att i takt med infrastrukturutbyggnaden separera snabb persontrafik från regional persontrafik och tung godstrafik för att utnyttja kapaciteten bättre och kunna hålla en hög kvalitet. Delar av Västra stambanan och Södra stambanan bör i ett tioårigt perspektiv graderas upp till 250 km/h och på vissa sträckor kompletteras med förbigångsspår för långsammare tåg.

Det är också viktigt att kunna hålla en hög turtäthet. Med en turtäthet på ett tåg per timme på både Västra och Södra stambanan i dag (och ytterligare tåg i högrafik), en ökad marknadsandel som följd av kortare restid samt en allmän tillväxt på marknaden mellan de tre största tillväxtregionerna i Sverige, är det nödvändigt att planera för en turtäthet på fyra fjärrtåg tåg per timme.

Dagens stora kapacitetsproblem och konkurrensen om knapp kapacitet mellan lokaltrafik, fjärrtrafik och godstrafik är väl kända. Problemen kommer att ytterligare accentueras de närmaste åren. Om inte bankapaciteten i Syd- och Mellansverige får rejäla tillskott inom rimlig tid i form av ny infrastruktur kommer inte tågutbudet i attraktiva tidslägen att ha några möjligheter att tillgodose efterfrågan. Till viss del ser vi detta redan idag, där fler tågavgångar på vissa linjer är önskvärda ur perspektivet resandebehov men omöjliga ur perspektivet bankapacitet. Även godstrafiken får stå tillbaka på grund av kapacitetsbristen vilket hämmar utvecklingen av denna. Följden blir sämre samhällsekonomisk effektivitet, ökad flyg- och vägtrafik med och negativ miljöpåverkan. Ett snabbt genomförande av Ostlänken – Götalandsbanan skulle ha en stor positiv strategisk betydelse.

* * * * *

En utbyggnad av Ostlänken/Götalandsbanan är långsiktigt hållbar både ur ekonomisk och ur miljömässig synvinkel. Med en stor potential redan i dag och en stark tillväxt i dessa stråk kan tåget här komma att spela en avgörande roll i samhällsutvecklingen. Både företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt torde dessa banor tillhöra de mest lönsamma infrastruktur-investeringarna i Sverige. De nya banorna bör dimensioneras för minst 300 km/h så att marknads krav på korta restider kan uppfyllas.

SJ stöder inriktningen i Bo Holmbergs utredning ”Det är möjligt att med fyra år tidigarelägga Ostlänken, till 2010 – både ett järnvägs- och samhällsbygge”. Med nuvarande förutsättningar är SJ berett att investera i de tåg som behövs för en attraktiv trafikering av Ostlänken-Götalandsbanan så snart besluten är tagna. SJ är berett att på lämpligt sätt tillsammans med Jernhusen och Banverket medverka till uppbyggnaden av nya resecentra.

Avslutningsvis vill SJ framhålla att en investering i Ostlänken och Götalandsbanan förutsätter en snabb utbyggnad av Citybanan i Stockholm.

Jan Forsberg