

Järnvägens roll i transportförsörjningen 2

Godstrafik

Möjliga strategier på längre sikt



2007-05-15

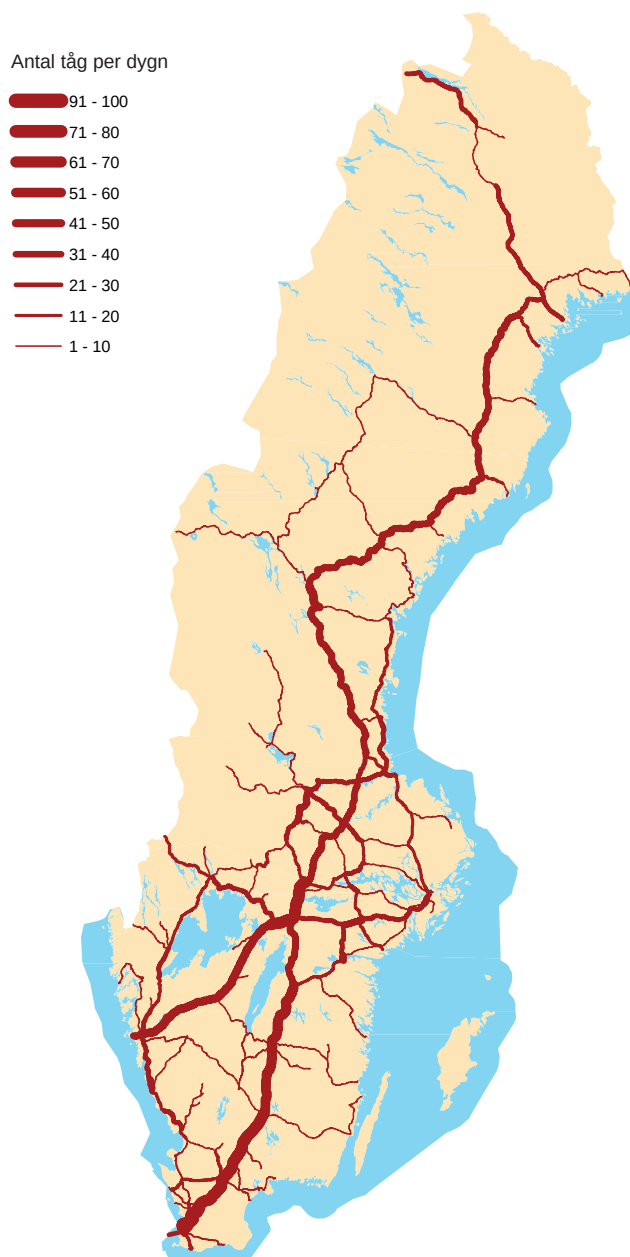
Utkast/diskussionsunderlag

1	Bakgrund och syfte	2
2	Målbilder och strategier	3
2.1	ALLMÄNT	3
2.2	INTRESSENTERNAS MÅLBILDER.....	3
2.3	TRANSPORTPOLITISKT MÅL OCH KLIMATMÅL	4
2.4	UTVECKLINGSSCENARIER FÖR TRANSPORT OCH TRAFIK	6
3	Planering på kort sikt, "Nivå låg"	11
3.1	TRANSPORTEFTERFRÅGAN	11
3.2	ÅTGÄRDER	11
3.3	EFFEKTER FÖR GODSTRANSPORTFÖRSÖRJNINGEN	14
3.4	KVARSTÅENDE BRISTER	14
4	Möjlig strategi "Nivå medel"	16
4.1	TRANSPORTEFTERFRÅGAN	16
4.2	ÅTGÄRDER	16
4.3	EFFEKTER FÖR GODSTRANSPORTFÖRSÖRJNINGEN	18
4.4	KVARSTÅENDE BRISTER	18
5	Möjlig strategi "Nivå hög"	20
5.1	ÅTGÄRDER	20
5.2	EFFEKTER FÖR GODSTRANSPORTFÖRSÖRJNINGEN	22
5.3	KAPACITETSUTNYTTJANDE EFTER "NIVÅ HÖG"	22
6	Slutsatser	24

1 Bakgrund och syfte

”Järnvägens roll i transportförsörjningen” är en rapportserie som behandlar nio olika transportförsörjningsfunktioner; godstransporter, långväga personresande, sex olika regionala transportsystem samt lokal spårtrafik (spårväg tunnelbana). Del 1 behandlar nuläge och en analys utvecklingen sedan 1988 och blev klar i januari 2005. Syftet med del 2 är att studera järnvägens roll i den framtida transportförsörjningen. I rapporterna analyseras dels planer på kort sikt (nivå låg) och dels möjliga utbyggnadsstrategier i två nivåer (”Nivå medel” och ”Nivå hög”).

Figur 1.1: Trafikering med godståg år 2005



2 Målbilder och strategier

2.1 Allmänt

I detta avsnitt beskrivs översiktlig godstransportköparnas och transportföretagens behov och krav. Utifrån dessa målbilder och de övriga transporpolitiska målen formuleras tänkbara målbilder som ligger till grund för de följande kapitlens analyser.

2.2 Intressenternas målbilder

Sveriges näringsliv

Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. De transportintensiva branscherna i näringslivet kan delas in i: Basindustri, Verkstad/Produktion och Handel. Dessa har i huvudsak samma krav på transportsystemet – tillförlitlighet och kostnadseffektivitet.

Basindustrin har genom sina stora transportvolymmer och förhållandevis stora kostnadsandel för transporter fokus på att systemen skall ha stor lastkapacitet. Viktiga faktorer för att effektivisera transporterna är därför möjlighet till hög axellast, stor lastprofil och tunga tåg. Transporterna utgörs av såväl inrikes transporter av insatsvaror som utrikes transporter av färdigvara.

Inom sektorerna Verkstad/Produktion och Handel där, varuvärdet är högre, utgör transportkostnaderna en förhållandevis liten andel. Där är kraven mer inriktade på leveranssäkerhet och frekvens än på stor lastkapacitet. I nuläget är järnvägstransporterna konkurrenskraftiga på längre transportavstånd och då särskilt för enhetsberett gods. En förbättrad och utökad sammodalitet mellan transportslagen ses som positivt. Detta ställer krav på god geografisk placering av terminaler så att järnvägssystemet har bra tillgänglighet och möjlighet att samverka med centrallager etc.

Speditörerna

För speditörer som arbetar med transportupplägg för kombinerade väg- och järnvägstransporter är transporttiden en av de kritiska faktorerna.

Järnvägstransporten skall helst vara lika snabb eller snabbare än lastbilstransporten för att vara konkurrenskraftig. Det är också mycket viktigt att järnvägstransporten sker punktligt och i anslutning till den tid då inlämning och utlämning av godset sker. Generellt sker utlämning under tidig morgon och inlämning under eftermiddag. I storstadsregionerna finns emellertid en tendens att varuägarna lämnar godset under kvällstid till speditörerna, varvid efterfrågan på sena tåglägen ökar. För speditörerna är det viktigt att terminalerna är lokaliserade i lägen med god tillgänglighet till vägnätet. För att öka andelen trailertransporter på järnväg anser speditörerna att järnvägstransporterna också behöver synkroniseras bättre med avgång och ankomsttider för färjor.

Järnvägsföretagen

Järnvägsföretagen efterfrågar framförallt effektivare terminaler och last- och lossningsplatser, samtidigt som linjekapaciteten på järnvägen måste fungera så att det finns utrymme för godstrafiken på banan under efterfrågade tider på dygnet.

Ett antal järnvägsföretag vill ha fler mindre omlastningsplatser som är anpassade för dagens trafikeringsbehov. Man vill att lastplatserna utformas som frilastområden, utan lastkajer. Lastytorna behöver klara större tyngder än vad de gör på flera lastplatser idag. Det är också mycket viktigt att heltåg kan köras in på lastplatserna och att ellok kan användas, vilket medför att rangering och lokbyte för växling kan undvikas.

Logistiken är mycket viktig för järnvägsföretagen. För att kunna vara lönsamma är det viktigt att man kan anpassa produktionen så att fordons- och personalresurser kan användas så effektivt som möjligt. Det finns en strävan att fylla tågen och undvika tomkörningar. Kan olika transportuppdrag kombineras så att resurser samutnyttjas ökar lönsamheten. Detta ökar bland annat behoven av att köra tåg under dagtid.

Transportköparnas produktionssystem med just-in-time-leveranser och minimal lagerhållning gör att transportsystemet ofta utgör ett rullande mellanlager. Detta får som konsekvens att kapaciteten på rangerbangårdar och terminaler är viktig. Ett stort problem enligt ett antal järnvägsföretag är att terminalerna inte opereras konkurrensneutralt och att en del järnvägsföretag därmed saknar tillträde till vissa terminaler och/eller att hanteringskostnaderna blir höga.

2.3 Transportpolitiskt mål och klimatmål

Godstransporterna är en grundläggande förutsättning för samhälle och näringsliv i Sverige. Det övergripande transportpolitiska målet anger att målet är en ”långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet”.

Ett viktigt bidrag till klimatmålen är att godstransporter utförs mer energieffektivt. Styrmedel för att nå klimatmål skulle kunna ge negativa ekonomiska effekter och försämrad konkurrenskraft för landets näringsliv. Effektiva intermodala kan lindra sådana effekter. Järnvägstransportsystemet måste då kunna ta emot ökade volymer av gods och erbjuda god kvalitet, med punktliga och säkra transporter.

En möjlig trafikeringsstrategi på lång sikt, baserad på ovanstående målbilder, utgår från en utbyggnad av infrastrukturen som ger:

- Ett godsstråk Luleå-Göteborg/Malmö med god kapacitet för godstrafik
- En möjlighet till fördubbling av godsvolymer mellan Mälardalen och Västsverige
- En god kapacitet för genomgående trafik i Stockholm och Göteborg
- En ökad kapacitet för regional tillväxt
- Ett nytt stråk för persontrafik Stockholm-Göteborg vilket frigör utrymme på befintlig bana

Figur 2.1: Potentiella effekter för godstransporterna på järnväg



2.4 Utvecklingsscenarier för transport och trafik

I arbetet med att ta fram kraven på det framtida järnvägsnätet har förutsättningar, behov och åtgärder analyserats för nationella huvudstråk för godstransporter. Stråken utgörs av nordsydliga stråket Luleå-Göteborg/Malmö, östvästliga Mälardalen-Västsverige och Mälardalen-Oslo, det nordsydliga Oslo-Göteborg/Malmö samt Malmбанan.

För övriga banor är godstrafiken av mindre omfattning och av matarkaraktär och har därför inte analyserats detaljerat i denna systemanalys. Det innebär dock inte att de banorna inte blir föremål för eventuella satsningar på kvalitets- och kapacitetshöjande åtgärder som gynnar en utveckling av både gods- och persontrafik.

Godstransporter till/från norra Sverige går i huvudsak i riktning Göteborg och i riktning Skåne. Det finns en del godstransporter (främst kombi) i relationen södra Sverige - Stockholmsområdet. Transporter i relationen Norrland - Mälardalen bedöms vara relativt marginella i detta sammanhang. Transportrelationen Norrland – Bergslagen - Göteborg har två alternativa korridorer, väster respektive öster om Vänern.

Tidigare kunde en stor andel av godstrafiken köras nattetid. I samband med en större andel systemtåg och kombitåg samt ökad internationell trafik har det skett en utjämning av godstrafiken över dygnet.

I takt med att administrativa, affärsmässiga och fysiska hinder för den gränsöverskridande trafiken minskar kommer sannolikt järnvägstransporternas andel av den internationella trafiken att öka. Detta kommer att leda till ökat behov av spårkapacitet, särskilt i sydligaste Sverige där trafiken utmed Västkusten, från Mälardalen och centrala och norra Sverige strålar samman och fördelas via Öresundsbron och färjehamnarna i Skåne och Blekinge.

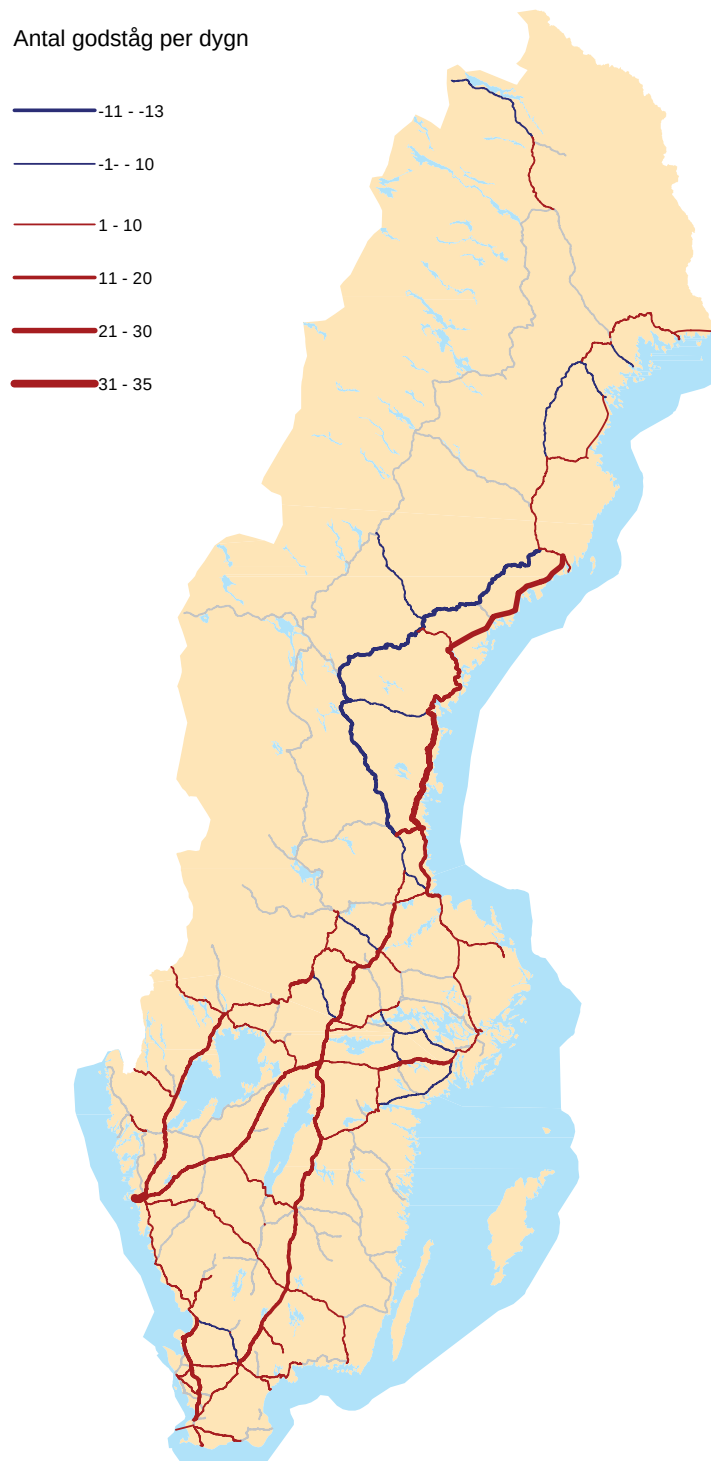
Terminaler och noder

Lastning och lossning av godset sker på terminaler och noder. Utvecklingen av dessa behöver ske på både lång och kort sikt. Terminal och linje är del av samma helhet och beroende av varandra. Hög terminalkapacitet förutsätter god linjekapacitet och tvärt om. Rapporten behandlar terminaler och noder översiktligt. Både hamnstrategiutredningen och rikskombiutredningen som presenteras i höst tar upp detta djupare.

Prognoser

I Banverkets Basprognos för år 2020, som har som syfte att användas som referensalternativ vid projektutvärderingar, räknas med en ökning av godstrafiken från år 2005 fram till år 2020 enligt nedanstående karta. Ökningen av transportarbetet blir drygt 25 %. Figuren nedan visar förändringen från 2005, jämför figur 1.1.

Figur 2.2: Basprognos, förändring av antal tåg per dygn



En översiktlig studie anger att en ytterligare ökning av järnvägstransporterna, utöver Basprognosen, med mellan 25 % och 30 % är möjlig och den sammanlagda ökningen uppgår då till cirka 12 miljarder tonkilometer, cirka 50 % från dagens nivå. En överflyttning av transporter från lastbil till järnväg förutsätter att det är kombitrafiken som står för huvuddelen av den nyskapade godstrafiken på järnväg. Den övervägande delen av detta gods skulle annars ha transporterats på väg.

Med detta scenario som bakgrund kan den förändrade godstrafiken i form av antal tåg per vardagsdygn se ut som figuren nedan.

Figur 2.3: Basprognos och ytterligare tillkommande trafik, förändring av antal tåg per dygn



Faktorer som kan påverka utvecklingen och som inte tagits hänsyn till är exempelvis den stora ökningen av prospektering som kan leda till ökade transporter av malm eller den ökande användningen av biobränsle. Detta i kombination med att godset i större utsträckning flyttas över från lastbil till sjötransporter skulle leda till en mer öst-västlig utveckling av järnvägstransporterna. Det finns anledning att ha en god beredskap för detta.

Motorways of the Sea

Motorways of the Sea utgör ett av EUs prioriterade TEN-projekt. Många hamnar har problem med infrastrukturen både vad gäller väg- och järnvägsanslutningar och vill investera i dessa. Ett mål är att förbättra förutsättningarna för att bedriva Rorotrafik mellan svenska och utländska hamnar på andra sidan Östersjön. Satsningar på kombiterminaler är också centralt.

En utökad sjöfart framförallt utmed ostkusten kan bidra till minskade vägtransporter. Med en utgångspunkt att volymer motsvarande 1/4 av den tillkommande kombitrafiken på järnväg har sådana förutsättningar att den som alternativ kan transporteras på fartyg kan de tillkommande volymerna på fartyg i bli storleksordningen 130-150.000 enheter. Normal transporttid till/från Hamburg med fartyg i slinga inklusive väntetider kan uppskattas till storleksordningen 4-5 dagar.

Antal tåg och kapacitetsutnyttjande

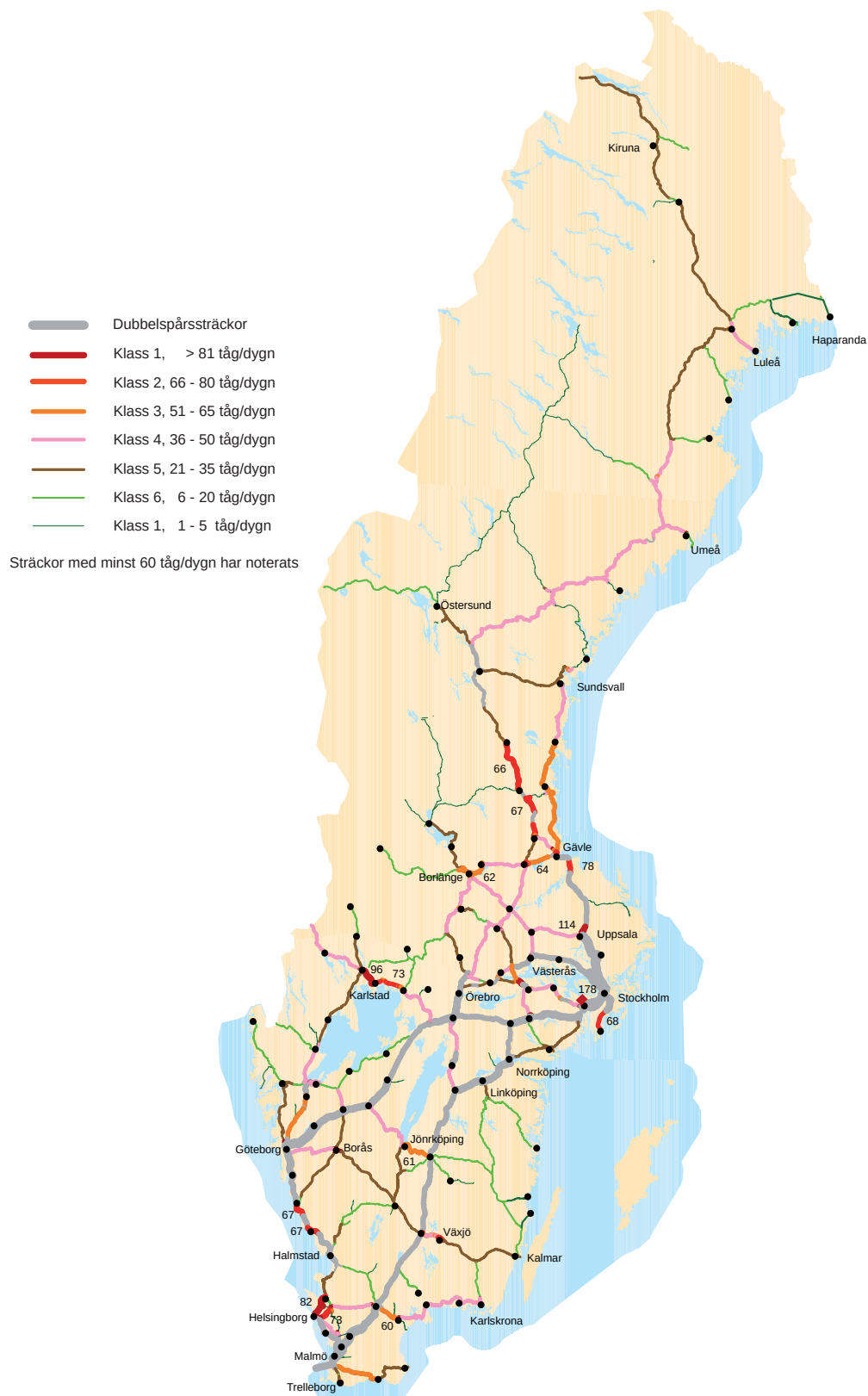
Trafikbelastningen på järnvägsnätet varierar kraftigt mellan olika delar av landet. Högst är den i anslutning till storstäderna och utmed de dubbelspåriga järnvägarna mellan dessa men stora trafikvolymerna finns också där den långväga nordsydliga godstrafiken sammanfaller med regional persontrafik. Figur 2.3 nedan visar antalet gods- och persontåg på enkelspårssträckor. Figuren är hämtad ur rapporten ”Punktlighet och förseningar med koppling till trafikbelastning och kapacitetsutnyttjande”, Banverket 2007.

Längre enkelspårssträckor med stort trafikflöde är störningskänsliga och har dålig återställningsförmåga. Hög trafikbelastning utmed längre sträckor har bland annat Ostkustbanan och Stambanan norr om Gävle samt Värmlandsbanan, Kil – Karlstad – Kristinehamn. Även sträckor som Gävle – Storvik och Trollhättan – Göteborg har stora flöden på enkelspårssträckor.

Ansatsen för systemanalyserna för godstransporterna är att höja kapaciteten och kvaliteten längs kompletta relationer snarare än för enskilda flaskhalsar. Godstransporterna är beroende av en jämt fördelad ökning av kapaciteten för att få systemutbyggnaden så effektiv som möjligt.

I de följande kapitlen redovisas kapacitetsanalyser efter föreslagna åtgärder. Kapacitetsanalyserna redovisas med avseende på trafikvolymerna enligt figur 2.3 ovan, det vill säga en ökning av transportarbetet med 50 % samt en persontrafik motsvarande gällande basprognos. Tillsammans med kännedom om förseningsproblem och trafikbelastning har dessa analyser varit vägledande för urvalen av kapacitetshöjande åtgärder.

Figur 2.4: Trafikbelastning på enkelspårssträckor, antal tåg per dygn



3 Planering på kort sikt, "Nivå låg"

Målsättningen med åtgärder på kort sikt är att säkra kvaliteten för dagens godstrafik. Detta betyder att man i stora drag genomför åtgärder i enlighet med den reviderade Framtidsplanen. Vid vilken tidpunkt detta sker beror av tillgängliga medel. Huvuddelen av åtgärderna är sådana som pågår eller påbörjas inom den närmaste framtiden. Inom investeringsnivån ryms såväl stora som små åtgärder. Stora strukturerande projekt är exempelvis Botniabanan/Ådalsbanan och Hallandsåstunnlarna. Exempel på mindre åtgärd som har stor betydelse för utvecklingen av godstrafiken är förstärkning av kapaciteten på Hamnbanan i Göteborg.

3.1 Transportefterfrågan

Godstrafiken i Norrland domineras av basindustrins transportbehov av råvaror och färdigvaror. De större företagen har successivt byggt upp egna systemupplägg. I norr dominerar transporter inom stål- och skogssektorn (exempelvis metaller med destinationer som Borlänge och Helsingborg). Söderut tillkommer en hel del skogsprodukter, alltifrån papper, rundvirke och sågade trävaror till biobränsle. På malmбанan ökar behovet av längre och tyngre tåg.

Mellan Bergslagen och Västsverige utgörs en stor del av godstrafiken av gods som skall exporteras via Göteborgs hamn. Från Västsverige transporteras också mycket importvaror till Stockholmsområdet. I omvänd riktning går en hel del exportprodukter. En stor del av godset går som containers i kombitåg.

I Sydsverige är Södra stambanan och Västkustbanan/Godsstråket genom Skåne viktiga stråk för hela landets export och import via Öresundsbron och Skåne- och Blekinges hamnar. Utmed Västkusten transporteras dessutom huvuddelen av det landbaserade godset mellan Kontinenten och Norge. Efterfrågan på transporter till och från centrala och östra Europa ökar kraftigt. Tillväxten har hittills skett på lastbilssidan vilket innebär att den största potentialen för en överflyttning till järnväg troligen ligger inom en utveckling av kombitrafik.

3.2 Åtgärder

På kort sikt ingår pågående utbyggnader samt sådant som är planerat att påbörjas år 2008 och 2009. I planeringen på kort sikt ingår således även stora projekt som är påbörjade långt före 2010 och som är färdiga 2011 eller 2012, såsom dubbelspår Trollhättan – Göteborg, Citytunneln i Malmö, tunneln genom Hallandsås, Botniabanan och upprustningen av Ådalsbanan, se figur 3.1.

I norra Sverige utvecklas järnvägssystemet genom att flera stora projekt genomförs. Haparandabanan upprustas på sträckan Boden-Kalix och ny bana byggs mellan Kalix och Haparanda. Botniabanan och den nya godsbangården i Umeå färdigställs. Kapaciteten mellan Bastuträsk och Umeå förbättras genom fler mötesstationer. Upprustningen av Ådalsbanan genomförs. Ostkustbanan uppgraderas till högre axellast (STAX25), förses med 10 nya mötesstationer, och sträckan Kilafors-Söderhamn upprustas inklusive utbyggnad av triangelspår i Söderhamn. På Malmбанan förlängs flera mötesstationer.

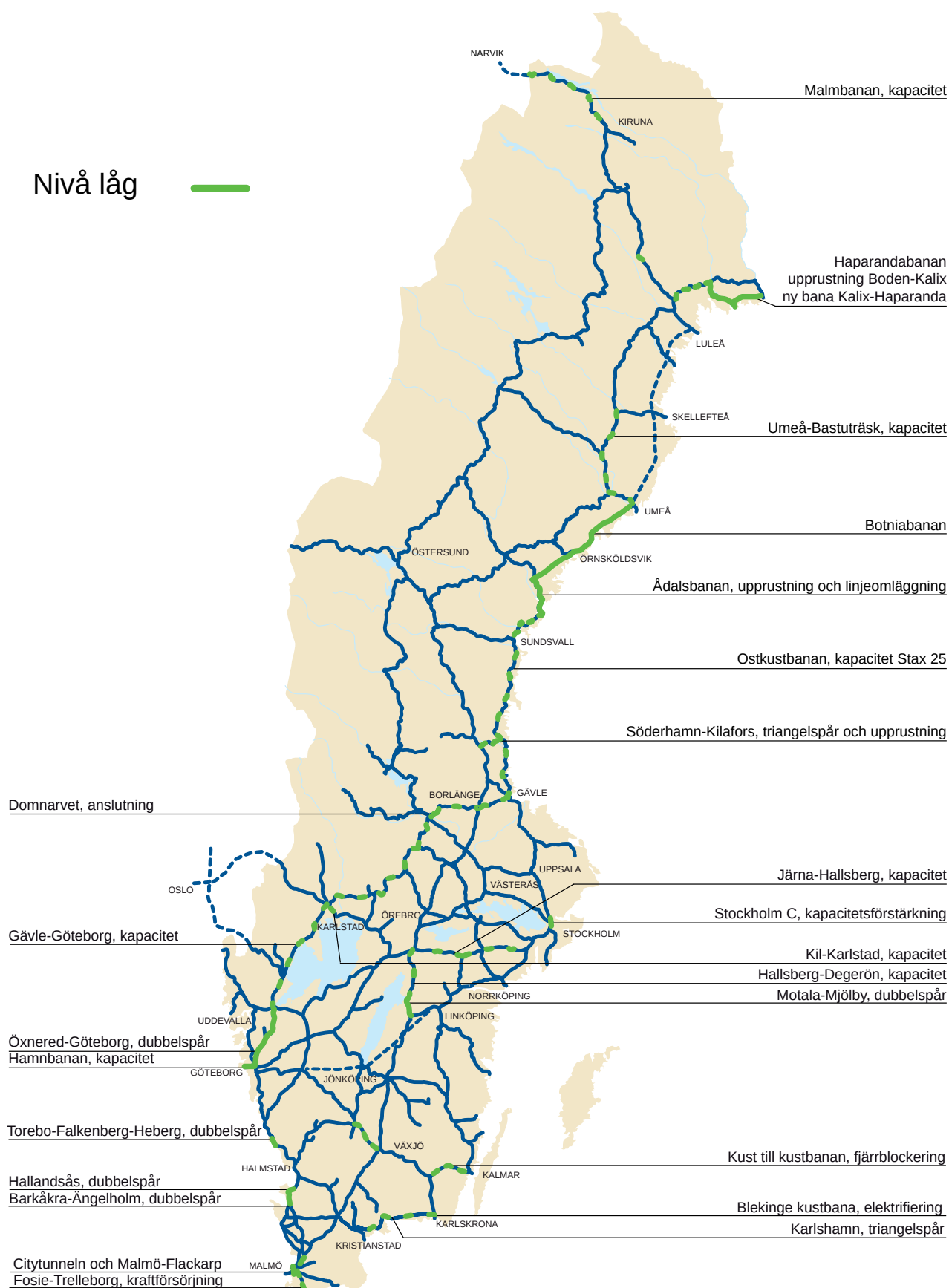
Stråket från Gävle ner mot Göteborg och Skåne förstärks. Mot Göteborg genomförs åtgärder i form av förstärkt kraftmatning på sträckan Ställdalen-Öxnered, mellan Ställdalen och Kil

byggs nya mötesstationer och spåret rustas. På sträckan Öxnered-Göteborg färdigställs pågående dubbelspårsutbyggnad. I riktning mot Sydsverige förstärks kapaciteten på Godsstråket genom Bergslagen genom utbyggnad av dubbelspår på delar av sträckan Hallsberg-Degerön-Mjölby. Längre söder ut närmast Malmö byggs 4-spår mellan Flackarp-Arlöv inklusive planskild spärkorsning i Arlöv. Mellan Malmö och Trelleborg förstärks kraftmatningen.

På Västra stambanan, mellan Göteborg och Mälardalen/Stockholm, byggs två nya förbigångsstationer mellan Hallsberg och Järna. I Göteborg förbättras kapaciteten på hamnbanan genom utbyggnad av ytterhamnsbangårdarna och fler signalreglerade spår på Kvillebangården samt färdigställandet av triangelspår vid Marieholm. Utmed Västkustbanan färdigställs Hallandsåstunnlarna och dubbelspårsutbyggnaden vid Falkenberg.

Ett antal lastplatser och kombiterminaler tillkommer och effektiviseras, exempelvis kombiterminal i Tomtebodavägen och en ny virkesterminal i Stockaryd.

Figur 3.1 Åtgärder "Nivå låg"



3.4 Effekter för godstransportförsörjningen

I norra Sverige ger förlängda spår på vissa mötesstationer ökad kapacitet på Malmbanan. Haparandabanan ger avsevärt bättre möjligheter för en expanderande tung gränsöverskridande trafik. Botniabanan skapar i samverkan med Stambanan förutsättningar för effektiva transporter med kvalitet. Genomgående kombitåg mellan Luleå/Umeå och Stockholm får ca 13 mil kortare väg vilket ger väsentligt kortare transporttider. Ostkustbanan får en väsentlig ökad kapacitet och kan därmed ta emot det ökade tågantalet som Botniabanan medför.

Genom upprustning av stråket Gävle-Göteborg tillsammans med färdigställandet av dubbelspåret mellan Öxnared och Göteborg öppnas ett alternativt stråk från norra Sverige mot Göteborg vilket innebär att Västra stambanan kan avlastas en del godstrafik samtidigt som robustheten ökar i transportsystemet.

Åtgärderna på Göteborgs Hamnbana inklusive triangelspår Marieholm skapar förutsättningar för en högre andel järnvägstransporter till och från Göteborgs hamn vilket krävs för att höja effektiviteten och minska miljöbelastningen och trängselproblemen i vägtransportsystemet.

Kapacitetsförstärkningen på sträckan Hallsberg-Degerön liksom 4-spåret närmast Malmö ger fler avgångstider och ökad flexibilitet för godståg och därmed kortare transporttider. Förstärkt kraftförsörjning Malmö-Trelleborg medger fler, tyngre och längre tåg.

Färdigställandet av Hallandsåstunnlarna innebär att de godståg som idag omleds från Västkustbanan till Markarydsbanan och Södra stambanan istället kan gå närmsta vägen via Godsstråket genom Skåne vilket ger kortare transporttid med ca 30 minuter (32 km) och minskade kapacitetsproblem på Södra stambanan. En annan effekt av tunnarna är att tågviktsbegränsningen för tåg som passerar Hallandsåsen försvinner.

3.5 Kvarstående brister

Kapacitetsanalyserna redovisas med avseende på trafikvolymerna enligt figur 2.3 ovan, det vill säga en ökning av transportarbetet med 50 % samt persontrafik enligt basprognos för år 2020. Åtgärderna i ”Nivå låg” kommer inte att vara tillräckliga för att nå en rimlig kvalitet för den antagna trafiken.

De långa malmtågen i kombination med korta mötesstationer ger kapacitetsproblem som drabbar en utveckling av den regionala persontrafik. På Stambanan genom övre Norrland norr om och utmed Ostkustbanan är det ett högt kapacitetsutnyttjande och transporttiderna blir lidande av många möten.

Då inga åtgärder genomförs längs Västra stambanan väster om Hallsberg så blir situationen fortsatt ansträngd framförallt närmast Göteborg men även mellan Falköping och Skövde. Här finns en påtaglig risk för kapacitetsbrist som drabbar såväl godstransporter som resenärer.

Utmed Västkustbanan återstår kapacitetsproblem under högtrafik närmast Göteborg främst till följd av omfattande lokaltågstrafik. Förutom risk för kvalitetsbrister så trängs godstågen bort från högtrafikperioderna. Längs Värmlandsbanan är det kapacitetsproblem under högtrafik på sträckan mellan Karlstad och Kil.

Allvarliga kapacitetsbrister kvarstår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Malmö samt på Malmö Godsbangård och kombiterminal. Detta gör att det blir svårt att framföra ytterligare godstrafik och att kvaliteten för befintliga flöden försämras.

Figur 3.2 Kapacitetsutnyttjande efter genomförda åtgärder "Nivå låg"



4 Möjlig strategi ”Nivå medel”

I ”Nivå medel” föreslås åtgärder främst i de nordsydliga stråken. Dessutom genomförs en satsning på terminaler och lastplatser och större nodåtgärder i Malmö, Göteborg och Stockholm.

4.1 Transporteafterfrågan

I norra Sverige förväntas ökade transporter inom stål- och skogssektorn. Utvecklingen inom bioenergi förväntas ge ökade transporter på medellånga avstånd. Kombitrafiken bedöms få en fortsatt tillväxt med ca 10 % per år.

Genomförda analyser visar en ganska omfattande volymtillväxt i relationen Bergslagen-Göteborg och Mälardalen-Göteborg. I huvudsak utgörs ökningen av export/import i containers via Göteborgs hamn. Järnvägens konkurrenskraft för transporter av containergoods kommer att vara fortsatt stark.

På medellång sikt förväntas godstransporterna öka i relationerna Norra Sverige/Bergslagen/Mälardalen till Skåne och Blekinge. Ökningen bedöms till stor del utgöras av kombitrafik till och från kontinenten. Godstransporterna i relationerna Oslo-Göteborg förväntas öka. Särskild betydelse för detta har planerna på att lägga ner Oslo hamn vilket förväntas öka Göteborgs hamns betydelse för Osloområdet. Mellan Norge och Kontinenten förväntas också godsvolymer öka vilket betyder att också järnvägens transportvolym ökar.

Godstransporterna mellan Mälardalen och Oslo-området förväntas växa i omfattning. Den viktigaste faktorn är att transporter från centrallager och hamnar i Mälardalen utvecklas. Effekten förstärks också av att Norge antas öka varuhandeln med länderna kring Östersjön.

4.2 Åtgärder

Föreslagna åtgärder i ”Nivå medel” visas i figur 4.1 nedan. I norra Sverige fortsätter förstärkningen av kapaciteten. Första etappen av Norrbottenbanan, Piteå-Skellefteå färdigställs och kapacitetsförstärkning genomförs på sträckan Skellefteå-Bastuträsk. I Sundsvall (Bergsåker) byggs triangelspår. Kapaciteten på Malmbanan förstärks med förlängning av ytterligare några mötesstationer. Ostkustbanan förstärks med partiella dubbelspår. På Norra stambanan görs kapacitetshöjande åtgärder mellan Ljusdal och Bollnäs och mellan Kilafors-Holmsveden.

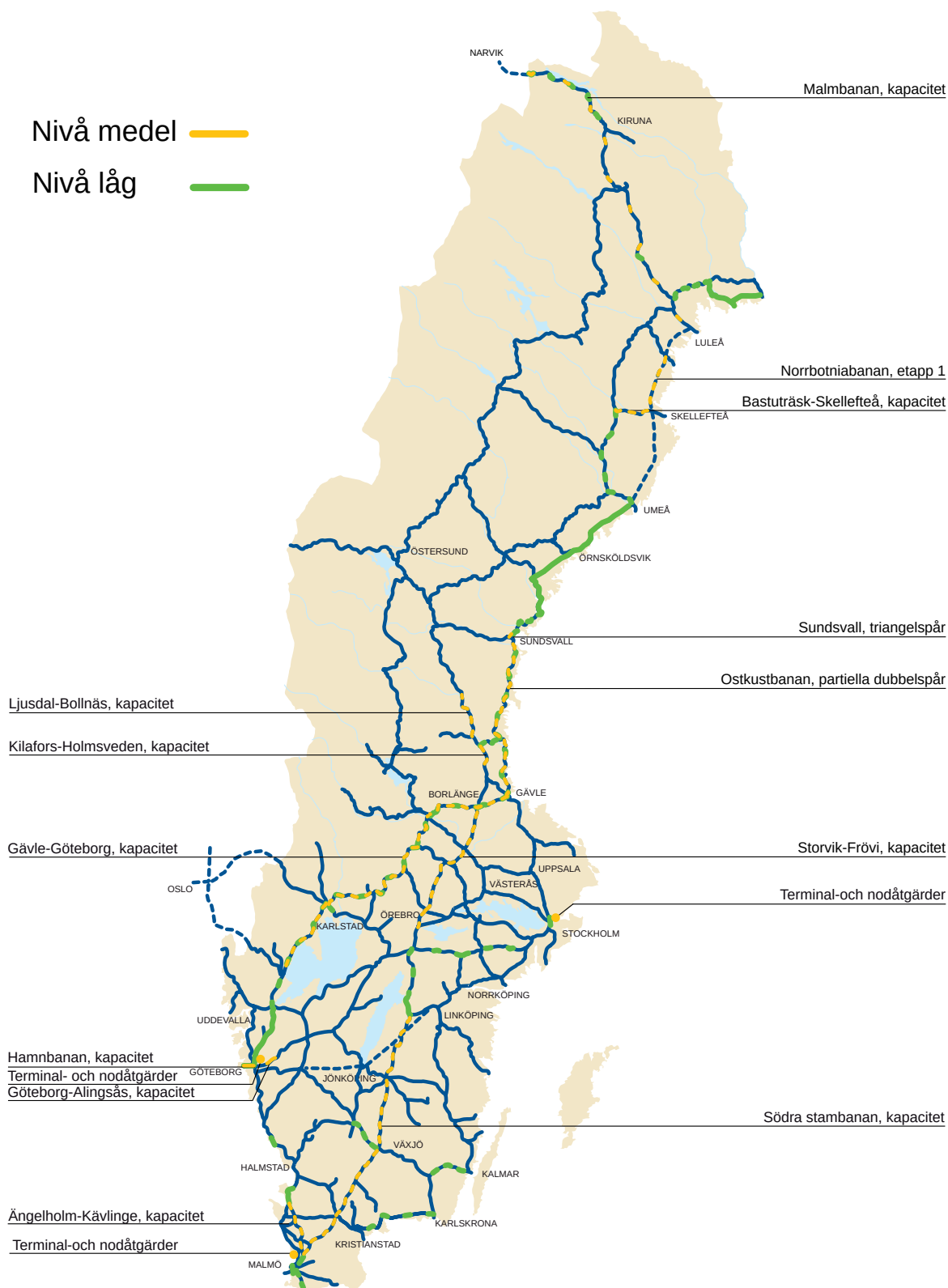
I Bergslagen genomförs ytterligare kapacitetsförstärkningar i form av mötesstationer både på Godstråket genom Bergslagen och längs stråket ”Väster om Väner” från Gävle ner mot Göteborg. Längs Västra stambanan byggs partiellt 4-spår på del av sträckan Alingsås-Göteborg. Ny infart byggs till Sävenäs rangerbangård. I Göteborg byggs hamnbanan ut till dubbelspår och kapaciteten över Göta Älv ökas genom ytterligare en bro vid Marieholm.

Längs Södra stambanan förstärks kapaciteten främst söder om Hässleholm genom förbigångsstationer och partiella 3- och 4-spår mellan Lund och Flackarp.

Kapaciteten på Godsstråket genom Skåne ökas med fler mötesstationer och åtgärder vid korsningspunkterna med andra banor.

Ny kombiterminal anläggs norr om Stockholm. I Göteborg byggs ny kombiterminal som ersättning för nuvarande vid Gullbergsvass. I Malmö förbättras godsbangården och nuvarande kombiterminal genom utbyggnad av terminalkapacitet och förbättrad spåranslutning.

Figur 4.1 Åtgärder "Nivå medel"



4.3 Effekter för godstransportförsörjningen

Malmbanan får förstärkt kapacitet för både person- och godstrafik. Den första etappen av Norrbottenbanan innebär tillsammans med den förstärkta kapaciteten på Stambanan genom övre Norrland att den tunga trafiken i nordsydlig riktning kan utvecklas. Den ökande godstrafiken norrifrån kan ledas via Ostkustbanan utan alltför många möten, som förlänger transporttiden.

I Bergslagen förstärks kapaciteten mellan Gävle och Göteborg genom fler mötesstationer och partiella dubbelspår. Godsstråket genom Bergslagen ges förstärkt kapacitet genom mötesstationer och partiella dubbelspår på sträckan Storvik-Frövi.

Utbyggnaden av Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron skapar förutsättningar för ökad intermodala transporter från Göteborgs hamn. Detta är särskilt viktigt då Göteborgs hamn är en viktig start och målpunkt för enhetsberett (containeriserat) gods.

Kapacitetsförstärkningarna utmed Södra stambanan innebär att såväl godstrafiken kan ökas med erforderlig trafik kvalitet. Kapacitetsförstärkningen på godsstråket genom Skåne medger en ökad godstrafik.

Åtgärderna i och vid kombiterminaler gör att kombitrafiken kan växa i de tyngsta relationerna.

4.4 Kvarstående brister

Kapacitetsanalyserna redovisas med avseende på trafik volymerna enligt figur 2.3 , det vill säga en ökning av transportarbetet med 50 % samt persontrafik enligt basprognosen för år 2020. Detta medför problem på många sträckor även efter det att åtgärder genomförts i enlighet med ”Nivå medel”, se figur 4.2.

I Norra Sverige kommer transporttider och förseningsrisker att öka till följd av kapacitetsbrister då trafikökningarna förväntas bli större än kapacitetstillskotten. Antalet tunga tåg behöver begränsas m h t bristande kraftförsörjning. Längs ostkusten och i Bergslagen förväntas ett högt kapacitetsutnyttjande. Smärre störningar i trafiken kan förekomma.

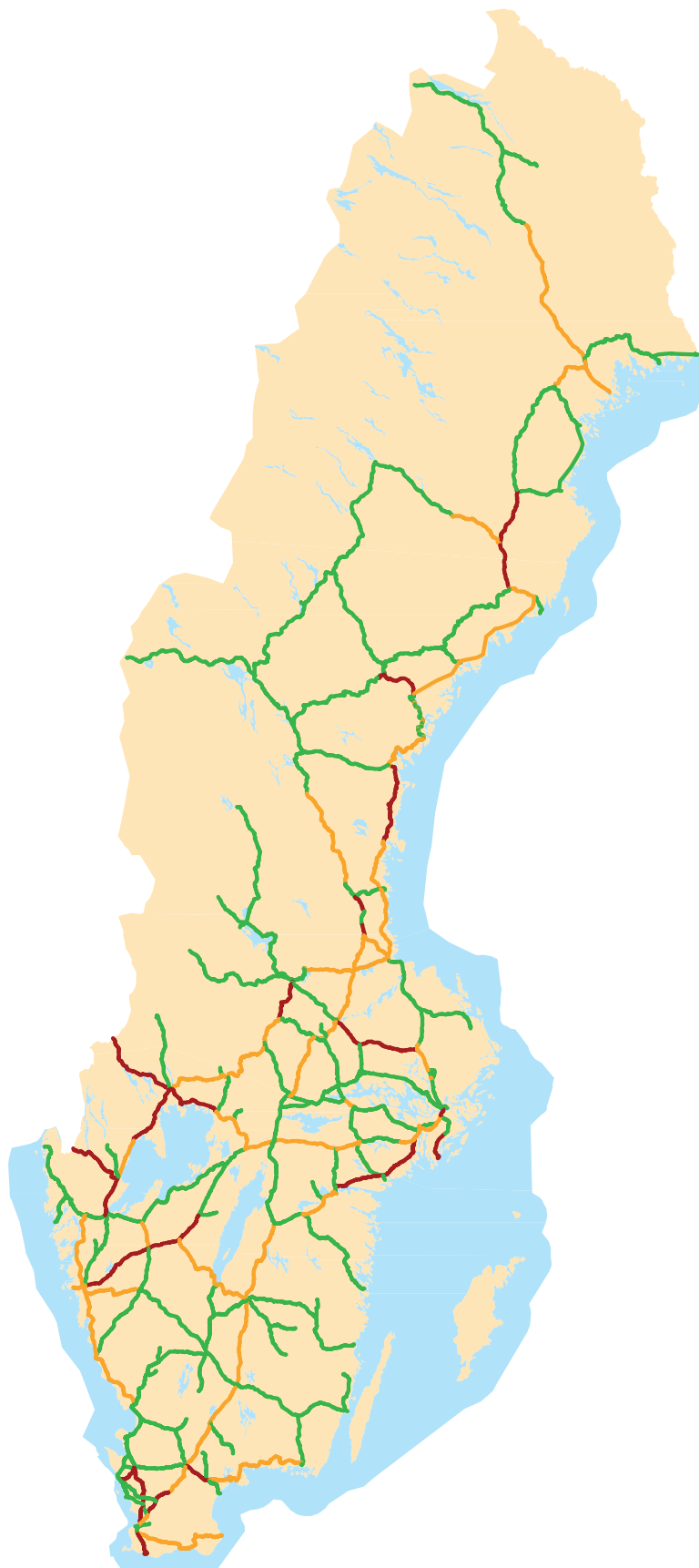
Västra stambanan får även om förhållandena förbättras jämfört med idag fortsatt hög belastning mellan Göteborg och Alingsås. Anledningen till detta är att antalet tåg förväntas öka med drygt 40 %. Även mellan Falköping och Skövde uppträder kapacitetsproblem under högtrafik.

På Norge/Vänerbanan uppträder kapacitetsproblem under del av dygnet mellan Skälebol och Öxnered, där både Norge- och Värmland/Bergslagstrafiken samsas på samma enkelspår. På Väst kustbanan kvarstår kapacitetsbristen under högtrafik mellan Göteborg och Kungsbacka.

Kvarstående kapacitetsbrister på Södra stambanan leder till längre körtider och ökad förseningsrisk. Möjligheterna att öka järnvägens andel av transporter till och från hamnarna i Skåne och Blekinge är begränsade på grund av kapacitetsbrist och kapacitetskonflikter med persontrafik på anslutande banor mellan hamnarna och Södra stambanan.

Figur 4.2 Kapacitetsutnyttjande efter genomförda åtgärder "Nivå medel"

- < 60%
- 60% - 80%
- > 80%



5 Möjlig strategi ”Nivå hög”

”Nivå hög” innebär en kraftfull satsning för att utveckla godstrafiken på järnväg. Genom satsningarna möjliggörs en överflyttning av vägtransporter genom utökad sammodalitet. Effektiva intermodala transporter kan lindra de negativa ekonomiska effekter som styrmedel för klimatmål skulle kunna innebära för landets näringsliv. Järnvägstransportsystemet måste då kunna ta emot ökade volymer av gods och erbjuda god kvalitet med punktliga och säkra transporter.

Som utgångspunkt antas att samtliga åtgärder inom den reviderade framtidsplanen samt ytterligare åtgärder i enlighet med ”Nivå medel” är genomförda. Ytterligare en utgångspunkt är att Götalandsbanan på sikt färdigställs. Föreslagna åtgärder på lång sikt syftar till att skapa ett robust järnvägssystem i relationer med stora godsflöden. Satsningarna på de nordsydliga stråken fortsätter. Åtgärder för att öka öst-västliga transporter genomförs. Många åtgärder syftar till ökad sammodalitet.

5.1 Åtgärder

Föreslagna åtgärder i ”Nivå hög” Norrbotniabanans två återstående etapper Luleå-Piteå och Skellefteå-Umeå färdigställs. Sträckan mellan Långsele och Nyland rustas och ett triangelspår från Botniabanen mot Långsele byggs.

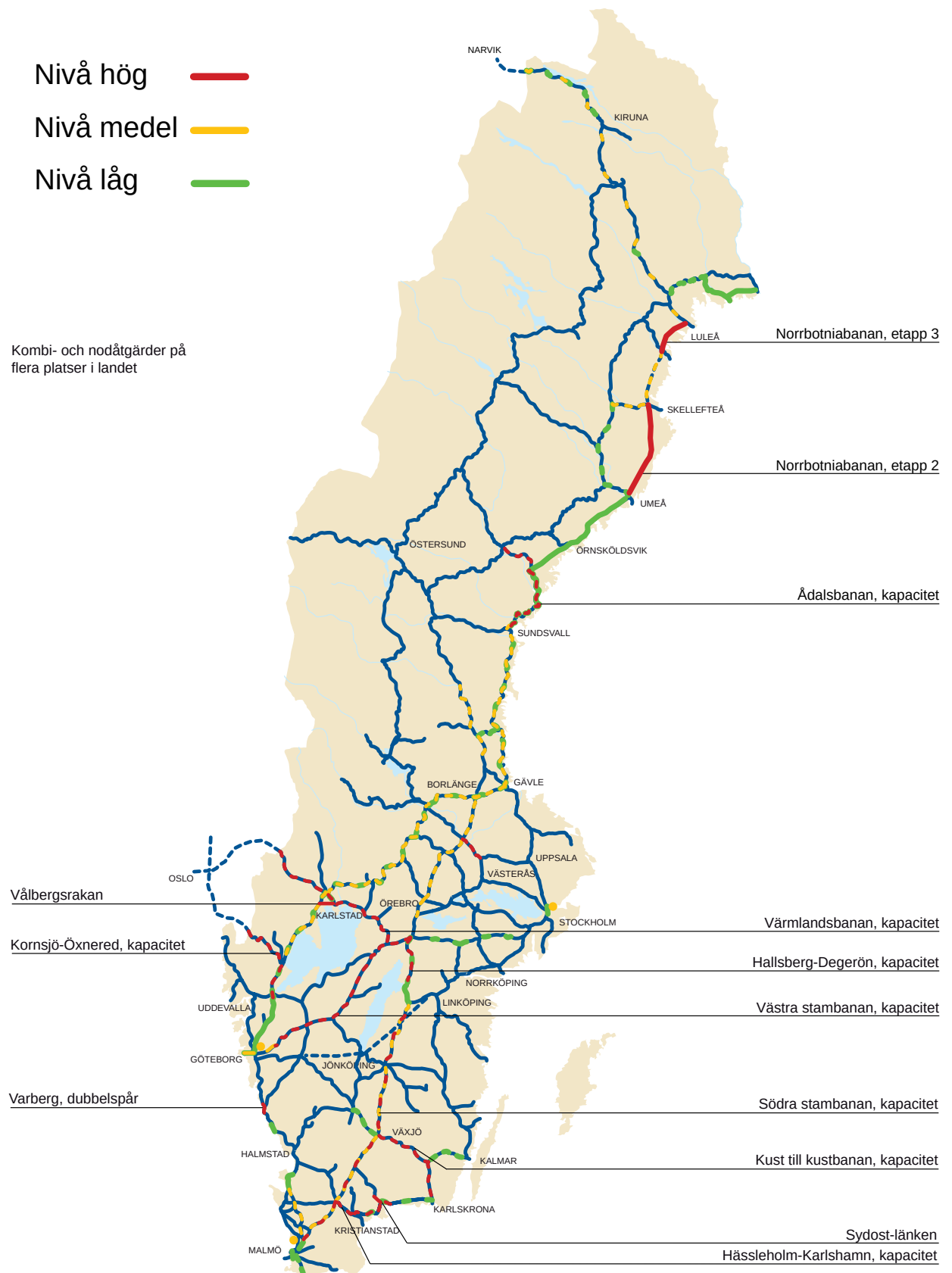
Mellan Hallsberg-Degerön förstärks kapaciteten. På Värmlandsbanan, Laxå - Karlstad, som är ett mycket högt belastat enkelspår, föreslås kapacitetsförstärkningar. I Värmland byggs också ”Vålbergssrakan” mellan Karlstad och Grums. För att förstärka kapaciteten mellan Mälardalen och Västsverige utökas kapaciteten på Västra stambanan genom 4-spårutbyggnad närmast Göteborg och förbigångsstationer och partiella 3- eller 4-spår på sträckan Hallsberg-Alingsås. Kapaciteten i Göteborg ökas genom ombyggnad av Olskroken till planskild spårkorsning.

På Södra stambanan genomförs kapacitetsförstärkningar genom partiella 3-spår och förbigångsstationer mellan Mjölby och Hässleholm. Kapaciteten förstärks på anslutande banor mellan Södra stambanan och hamnarna i Skåne och Blekinge genom utbyggnad av fler mötesstationer.

I stråket Oslo-Göteborg-Malmö förstärks kapaciteten genom fler mötesstationer mellan och Kornsjö och Skålebol och partiellt dubbelspår vidare ner mot Öxnared. Utbyggnaden av Väst kustbanan till dubbelspår färdigställs på den norra delen genom att Varbergsetappen blir klar.

För att skapa möjligheter till sammodalitet byggs ett flertal nya kombiterminaler och många befintliga förbättras.

Figur 5.1 Åtgärder ”Nivå hög”



5.2 Effekter för godstransportförsörjningen

Med Norrbottenbanans färdigställande får godstrafiken en väsentligt förbättrad kapacitet från Luleå söderut. Ökade möjligheter till att använda Stambanan och Botniabanan som ”dubbelspår” skapas i och med att Långsele-Nyland upprustas. Kapacitetsförstärkningarna av Ådalsbanan ökar kapaciteten och möjliggör också kortare transporttider.

Åtgärderna på Västra stambanan möjliggör en ökning av godstrafiken från Göteborg både mot Mälardalen och norra Sverige på attraktiva tider.

Kapacitetsutbyggnaderna från Hallsberg och ner till Skåne ger förutsättningar för att klara den förväntade trafikökningen med erforderlig kvalitet för godstrafiken. Förstärkning av kapaciteten till hamnarna i Skåne och Blekinge möjliggör en ökad järnvägsandel av de kraftigt växande transportflödena till och från Central- och Östeuropa.

Förbättrad kapacitet på sträckan Oslo-Göteborg tillsammans med färdigställandet av Varbergsetappen ger förutsättningar för ytterligare utveckling av sammodala transporter utmed Västkusten.

Ombyggnad av Olskroken förbättrar förutsättningarna för järnvägstrafiken i Göteborgsområdet. Ur godstrafiksynpunkt gäller detta framförallt trafik till och från Göteborgs hamn. Utbyggnaden av nya kombiterminaler och lastplatser ger bättre förutsättningar för kombitrafik. Förbättringar som genomförs på befintliga terminaler rationaliserar kombitrafiken genom att hanteringstiderna kan kortas.

Sammantaget kommer man att få förkortade transporttider från Luleå ner till Göteborg/Skåne.

5.3 Kapacitetsutnyttjande efter ”Nivå hög”

Kapacitetsanalyserna redovisas med avseende på trafik volymerna enligt figur 2.3 , det vill säga en ökning av transportarbetet med 50 % samt persontrafik enligt basprognosen för år 2020. Detta medför att kapacitetsproblemen har minskat kraftigt efter det att åtgärder genomförts i enlighet med ”Nivå hög”, se figur 5.2.

Stora delar av järnvägsnätet kommer ha ett högt kapacitetsutnyttjande, vilket innebär ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Vissa sträckor kommer vara på gränsen till överbelastade, men den stora ökningen av godstrafik är ändå möjlig.

Figur 5.2 Kapacitetsutnyttjande efter genomförda åtgärder "Nivå hög"



6 Slutsatser

För Basindustrin som har stora transportvolymerna är det väsentligt med effektiva och tillförlitliga transporter till låga kostnader. På kort och medellång sikt är det därför viktigt att förbättra järnvägssystemet i nordsydlig relation och skapa god tillgänglighet till bland annat export- och importhamnar. Genom den fortgående containeriseringen i den globala handeln är det också väsentligt att förbättra förutsättningarna för sammodalitet genom möjlighet till ökad kombitrafik framförallt med fokus på större hamnar och terminaler i södra halvan av landet.

Järnvägen har en betydande potential för att bidra till att minska utsläppen av koldioxid och andra klimatgaser från transportsektorn. En viktig förutsättning för överflyttning från väg till järnväg är förbättrad sammodalitet. Tåget kan då stå för den långa energikrävande transporten och lastbilen för den korta, från terminal till slutdestination.

För att en tillräcklig stor överflyttning skall ske från tung vägtrafik till järnväg krävs sannolikt en förändrad relativkostnad antingen med stigande bränslekostnader eller via styrande avgifter. Överflyttningen bör med avgifter på rätt nivå kunna bli i storleksordningen 12 miljarder tonkilometer per år vilket motsvarar en ökning av järnvägstrafiken med i medeltal ca 50 %. För att järnvägssystemet skall klara detta erfordras en strukturerad förbättring av järnvägsnätet som vägleds av förväntade transportbehov.

De stora vägtrafikflödena i södra Sverige innebär en stor potential för överflyttning. En överflyttning av "Norrlandsflöden" ger främst effekter till följd av de långa transportsträckorna.

De åtgärder som behöver genomföras är fördelade över hela landet. I norra Sverige förstärks järnvägssystemet strategiskt så att det finns två alternativa linjer i nord-sydlig riktning – något som tillgodoser näringslivets krav på högre leveranskvalitet och möjligheter att öka godsvolymen.



Banverket
Jussi Björlingsväg 2
781 85 Borlänge

Tel 0243-44 50 00
Fax 0243-44 50 09
banverket@banverket.se
www.banverket.se