

7 Fyrstegsprincipen

Lösningar på identifierade problem inom transportsektorn ska provas förutsättningslöst och åtgärder som nyttjar befintliga transportsystem ska alltid övervägas innan beslut om nya investeringar tas. Den så kallade fyrstegs-principen innebär att åtgärder provas i fyra steg med beaktande av kostnadseffektivitet och långsiktig hållbarhet.

Tänkbara lösningar på nuvarande transportproblem ska sökas på ett förutsättningslöst sätt. Banverket använder den så kallade fyrstegsprincipen som innebär att åtgärder provas och analyseras i följande steg:

Fyrstegsprincipen

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt transportsystem och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

På uppdrag av regeringen har Banverket tidigare gjort en analys enligt fyrstegsprincipen. Denna analys finns redovisad i de två rapporterna "Ny järnväg Umeå-Haparanda, Underlagsrapport, 2003-04-25" respektive "Ny järnväg Umeå-Luleå-Haparanda, Redovisning av utredningsuppdrag, 2003-03-10".

Nedan redovisas en sammanfattning av denna analys.

Nuvarande problem

Under arbetet med framtidsplanen för åren 2004-2015 har Banverket identifierat följande stora brister i det befintliga järnvägsnätet i övre Norrland. Bristerna redovisas utan inbördes prioritetsordning.

- Kapacitetsbrist på Stambanan under större delen av dygnet beroende på att banan är enkelspårig och att avståndet mellan mötesstationerna är långa.
- Alternativa omledningsmöjligheter för trafiken till/från övre Norrland saknas. Godstrafiken på Stambanan har mest förseningar i landet.

- De vagnviktsbegränsade större stigningarna på Stambanan genom övre Norrland, medför att transportkostnaderna idag är 20-30 % högre än för de delar av nätet som inte har sådana begränsningar.
- Den mycket låga standarden på Haparandabanan.
- Städerna Skellefteå, Piteå och Kalix saknar persontågstrafik beroende på att Stambanan, som går 3-5 mil från kusten, inte passerar dessa städer.



Figur 7.1: Tillåten vagnvikt på olika sträckor

Steg 1 – Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

Godstrafik – utveckling av sjöfarten och lastbilstrafiken

För näringslivets behov av transporter av råvaror och färdiga produkter har båttransporter en jämförbar kostnadseffektivitet med järnvägen. För att sjöfarten skall utvecklas och bli mer konkurrenskraftig krävs dock att turtätheten ökar och att fler destinationer trafikeras från hamnar i norra Sverige. En utveckling av den så kallade kustnära sjöfarten till och från Norrland har diskuterats vid flera tillfällen under 1990-talet men de ekonomiska förutsättningarna för en sådan utveckling har hittills saknats. Nackdelarna med sjötransporter jämfört med järnvägstransporter är att de inte är lika snabba och att de inte kan nå alla destinationer som trafikeras med järnväg.

För lättare och mer högvärdiga produkter är vägtrafiken en stark konkurrent till järnvägstrafiken. Godsvolymen på lastbil antas fortsätta öka starkt. I långtidsplanen för åren 2004-2015 har Vägverket beräknat att den tunga lastbilstrafiken på E4 delen Umeå-Haparanda kommer att öka med cirka 40% till år 2010 – och på längre sikt (till år 2025) med 70-80%.

Möjlig utveckling av befintlig kollektivtrafik

Resandet i övre Norrland är starkt koncentrerat till kusten och de större tätorterna. Idag görs nio av tio interregionala resor med personbil. Orsaken till detta är att det idag inte finns någon järnväg mellan kuststäderna samt att busstrafiken har svårt att konkurrera med biltrafiken vid långa avstånd.

Ett förbättrat utbud av busstrafik kan påverka efterfrågan på transporter och valet av transportsätt. Rikstrafiken har tillsammans med Länstrafikbolagen i Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland upphandlat busstrafik på Norrlandskusten för perioden 2002-2007.

Tack vare den samordnade upphandlingen finns det nu genomgående busstrafik på hela sträckan Sundsvall-Haparanda. Restiden är drygt 10,5 timmar.

I dagsläget finns även dagliga förbindelser med flyg längs Norrlandskusten Luleå-Umeå-Sundsvall. Flyget används huvudsakligen för tjänsteresor på grund av det höga kostnadsläget.

Det går att utveckla busstrafiken ytterligare genom bland annat ökat turutbud men möjligheten att minska restiderna är begränsad på grund av trafiksäkerhetsskäl.

Förändrat behov av resor

Utvecklingen av ny teknik har ökat möjligheterna att arbeta och studera på distans. Inom sjukvården påbörjades i Sverige tidigt så kallad telemedicin inom primärvården för att slippa skicka information, röntgenbilder (teleradiologi) eller patienter långa sträckor till sjukhus när tekniken kan bidra till en snabbare hantering.

Ovanstående är exempel på att ny teknik har bred spridning och används redan idag i stor omfattning i norra Sverige. Banverket bedömer därför att potentialen för att distansöverbyggande teknik ska medföra genomgripande förändringar i transportbehovet är mycket liten, men att tekniken ska ses som ett viktigt komplement till faktiska resor.

Utvärdering av steg 1

Trots ny tele- och datateknik förväntas behovet av persontransporter öka i framtiden. Järnvägstransporter kan till viss del ersättas med andra transportslag med för att målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem ska kunna uppnås bör huvuddelen av de stora godsvolymer som produceras i Norrland transporteras på järnväg istället för på väg.

Steg 2 – Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt järnvägsnät och fordon

Ett sätt att minska problemet med begränsade tågvikter på Stambanan är att sätta in nya kraftfulla lok. Nya lok på Stambanan skulle få en positiv påverkan på näringslivets transportkostnader. Den pågående höjningen av tillåten axellast till 25 ton, som beräknas vara genomförd år 2005, innebär klart förbättrad transporteffektivitet.

Persontrafiken på Stambanan genom övre Norrland består idag enbart av nattågstrafik. Om dagtågstrafik med snabba motorvagnar införs norr om Umeå kan persontrafiken bli effektivare. Komforten förbättras med nya vagnar och i viss mån även restiderna. På grund av bristerna i infrastrukturen blir tidsvinsterna emellertid små jämfört med nattågen.

Utvärdering av steg 2

Nya lok för godstågen skulle innebära minskade transportkostnader för näringslivet men bristerna vad avser kapacitet och risk för trafikstörningar kommer att kvarstå.

Förbättrad persontrafik på befintlig bana bedöms få begränsad effekt på resandet eftersom restiderna mellan kuststäderna fortfarande kommer att vara längre med tåg än med bil.

Steg 3 – Begränsade ombyggnadsåtgärder

Begränsade ombyggnadsåtgärder kan omfatta förbättringar som svarar mot det ökade transportbehovet fram till år 2010, exempelvis enstaka mötesstationer.

Det innebär att nuvarande höga kapacitetsutnyttjande kommer att vara ungefär oför-

ändrat, med de problem som detta medför med långa väntetider vid mötesstationerna.

Stora förbättringar för att minska tågförse- ningarna utan omfattande insatser är svåra att uppnå längs den enkelspåriga Stambanan.

Utöver ombyggnadsåtgärder krävs också underhållsåtgärder på Stambanan och tvärbana- norna till kusten.

Utvärdering av steg 3

Nuvarande problem kan minskas genom mindre ombyggnadsåtgärder i form av bland annat mötesstationer. Åtgärderna är dock inte tillräckliga för att möta ett ökande trans- portbehov och de har heller inte någon positiv effekt på persontrafiken. För en lång- siktigt hållbar lösning krävs större ombygg- nadsåtgärder eller nyinvesteringar.

Steg 4 - Nyinvesteringar och större ombyggnader

Större ombyggnader av befintlig järnväg
Möjligheten att åtgärda de tågviktsbegrän- sande backarna på Stambanan har studerats översiktligt, men bedöms inte vara samhälls- ekonomiskt försvarbara. Bland annat kan den så kallade Järneträskbacken på delen Bastuträsk-Älvsbyn inte åtgärdas till rimliga kostnader.

Hastighetshöjande åtgärder som möjliggör en attraktiv restid i relationen Luleå- Umeå kräver linjeomläggningar på minst en tredjedel av sträckan eftersom långa delsträckor har snäva kurvradier. För att förbättra kapaciteten behövs dessutom ett flertal nya mötesstationer.

Ombyggnadsåtgärder kan till viss del för- bättra situationen för godstrafiken men för persontrafiken kommer nuvarande brister att kvarstå.

Ny järnväg längs kusten

Den enda möjligheten att fullt ut lösa nuvarande problem är att anlägga en ny järnväg längs kusten mellan Umeå och Luleå. En ny järnväg kan byggas med hög standard för både person- och godstrafik. En ny modern järnväg medför också att framtida potentialer för järnvägstrafik kan tillvaratas. Det blir även möjligt att direktansluta fler städer och stora industrier till järnvägen om den läggs vid kusten.

Utvärdering av steg 4

För att nuvarande och framtida efterfrågan på järnvägstransporter ska kunna tillgodoses krävs omfattande ombyggnadsåtgärder på Stambanan och tvärbanorna alternativt en ny järnväg längs med kusten. Alternativet att bygga Norrbotniabanan längs kusten är mer kostsamt men ger avsevärt mer positiva effekter, framförallt vad avser funktionen inom kuststråket Umeå-Luleå.

Slutsater

Mot bakgrund av denna analys har Banverket tagit ställning till att det krävs en ny järnväg längs kusten för att de mål som ställts upp för järnvägstrafiken i övre Norrland ska kunna uppfyllas.