

Trafikeringsanalys höghastighetsbana Stockholm – Göteborg alt. Stockholm – Malmö

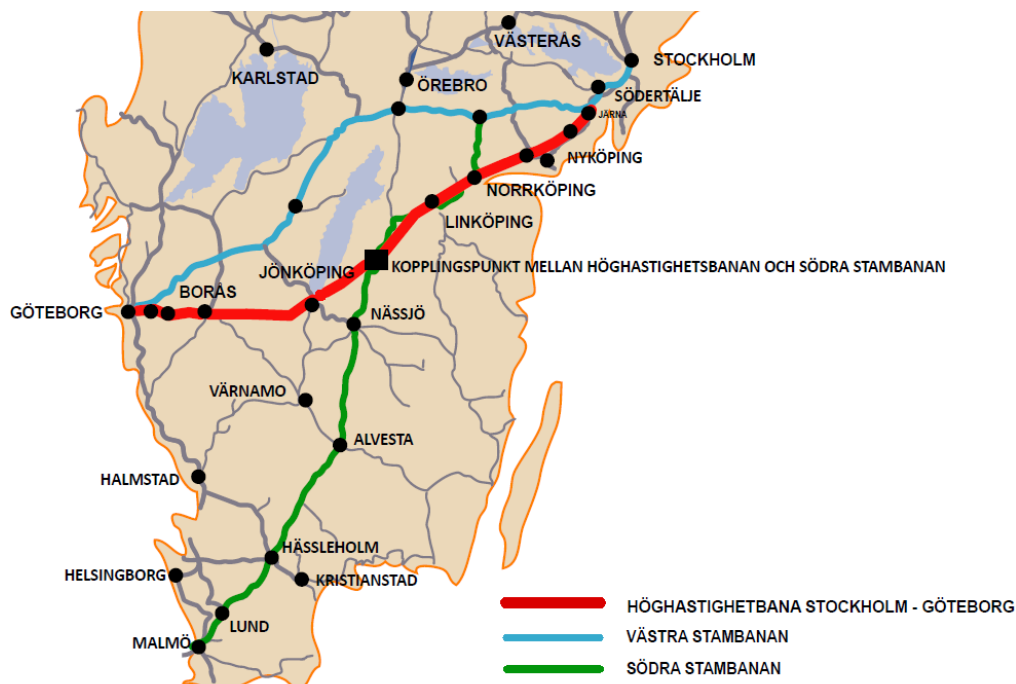
Grundfrågan är vilken etapp som är bäst att bygga först som del av ett höghastighetsnät; Stockholm – Göteborg (Alt. 1) eller Stockholm – Malmö (Alt. 2). I de båda alternativen är sträckan densamma mellan Stockholm och Jönköping och därefter delar sig alternativen i två ”ben”. Beroende på vilket ben som byggs först uppnås olika trafikeringsmöjligheter med höghastighetstrafiken men det medför också olika konsekvenser för trafiken på de befintliga stambanorna. Detta PM beskriver trafikeringskonsekvenserna med att bygga etappen Stockholm – Göteborg alt. Stockholm – Malmö först.

Värt att förtydliga är att höghastighetsbanan inte går ända in till storstäderna. På de sista sträckorna måste således höghastighetstågen samsas med övriga tåg på befintlig infrastruktur vilket kan begränsa möjlig trafikökning på Västra och Södra Stambanan trots att kapacitet frigörs på själva banorna.

Alt. 1 Stockholm–Göteborg

I Alt.1 är en höghastighetsbana (för 320 km/h) byggd mellan Stockholm och Göteborg där det söder om Linköping finns möjlighet att göra uppehåll i Tranås, Jönköping, Borås, Landvetter och Mölnlycke. Det finns även möjlighet för tåg som trafikerar Stockholm och Malmö att delvis utnyttja den nya banan om det finns en kopplingspunkt mellan den nya banan och Södra Stambanan i höjd med Tranås, se Figur 1. Kopplingspunkten kommer i så fall ligga mellan höghastighetsstationerna Jönköping och Tranås, vilket innebär att det inte finns någon direktförbindelse Jönköping – Malmö.

Utan en kopplingspunkt mellan höghastighetsbanan och Södra Stambanan vid Tranås innebär det att tåg som åker i relationen Stockholm – Malmö inte kan nyttja den nya banan söder om Linköping. Det blir endast tåg som åker mellan Stockholm och Göteborg, samt vissa regionaltåg som kan använda den. Det innebär att banan får ett lågt kapacitetsutnyttjande samtidigt som tåg mellan Stockholm och Malmö inte får den önskade gångtidsminskningen då de måste gå på Södra Stambanan hela vägen mellan Linköping och Malmö.



Figur 1: Höghastighetsbanans sträckning i Alt. 1 Stockholm – Göteborg

Höghastighetstrafik

Höghastighetstrafiken till/från Göteborg kan gå i samma utsträckning som i prognosen för höghastighet, med samma uppehållsmönster samt gångtider. Det öppnas även upp en möjlighet att köra storregionala tåg i 250 km/h på sträckan Göteborg – Borås och även till Jönköping, samt på sträckan Stockholm – Jönköping. Tidtabellstiden för ett direkttåg mellan Stockholm och Göteborg blir ca 1:58.

Trafiken mellan Stockholm och Malmö antas i huvudscenariot bestå även den av höghastighetståg som kan gå i 320 km/h. Dock kan endast den höga hastigheten utnyttjas mellan Järna och kopplingspunkten vid Tranås. Mellan Malmö och Tranås går tågen på befintlig Södra Stambana där högsta tillåtna hastighet är 200 km/h. Således kommer inte höghastighetstågen gångtid ned till den önskade tiden på 2:30 utan den blir istället ca 3:08 för ett direkttåg.

Om det tar lång tid (mer än 5 – 10 år) innan benet till Göteborg kompletteras med benet till Malmö har dock SJ antytt att det inte kommer att vara intressant att köpa in tåg i 320 km/h för sträckan Stockholm–Malmö. I ett sådant scenario antas trafiken mellan Stockholm – Malmö bestå av tåg med maxhastighet 250 km/h vilket ger en gångtid på ca 3:17 för ett direkttåg.

Trafik längs befintliga stambanor

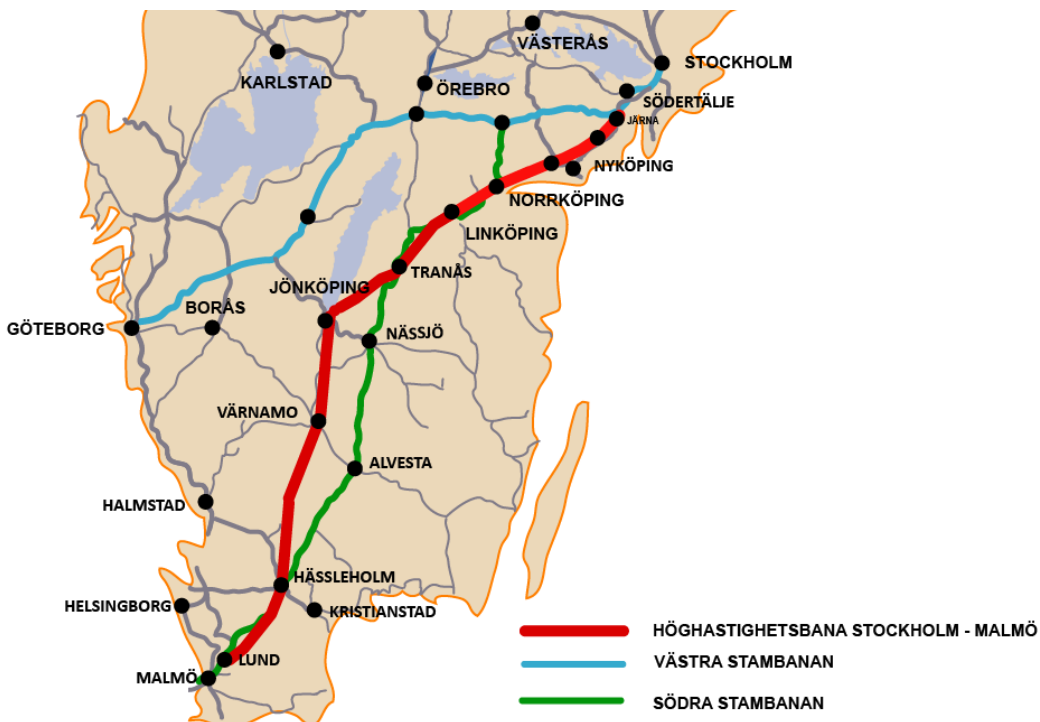
Alt. 1 innebär att i stort sett all fjärrtrafik mellan Stockholm och Göteborg flyttas från Västra Stambanan till den nya höghastighetsbanan. Det medför att kapacitet frigörs på stambanan för övrig trafik, både person- och godstrafik, något som är ytterst önskvärt på den idag hårt belastade sträckan Göteborg – Alingsås. Regional- pendel- och godståg som idag förbigås av snabbare tåg behöver inte stå åt sidan och får därmed en kortare

gångtid, samtidigt som det finns plats att lägga till ytterligare tåg och uppehåll på sträckan. Detta ger i synnerhet stora nyttor för godståg mellan Hallsberg – Göteborg där det sker ett stort antal förbigångar idag.

På Södra stambanan frigörs kapacitet på sträckorna Katrineholm – Tranås samt Järna – Nyköping – Åby på samma sätt som på Västra Stambanan. Söder om Tranås är dock kapaciteten oförändrad vilket ger en begränsad möjlighet att förbättra och utöka trafiken. Det går att öka trafiken på Södra Stambanan norr om Tranås, t.ex. Östgötatrafikens pendeltåg mellan Tranås (Jönköping) och Norrköping (Kolmården) samt godståg som går på sträckan Tranås – Katrineholm/Nyköping – Järna. Om det är önskvärt att tågen i den utökade trafiken ska gå även söder om Tranås är det inte säkert att de får plats, vilket ger en begränsad möjlighet att öka trafiken på hela Södra Stambanan trots att halva banan har fått avlastning. Den hårt belastade delen mellan Hässleholm och Lund får i Alt. 1 ingen avlastning vilket innebär att den idag rådande kapacitetsbristen kvarstår.

Alt. 2 Stockholm–Malmö

I Alt. 2 är en höghastighetsbana (för 320 km/h) byggd mellan Stockholm och Malmö där det söder om Linköping finns möjlighet att göra uppehåll i Tranås, Jönköping, Värnamo, Hässleholm och Lund. Det finns även möjlighet att fortsätta med vissa av höghastighetstågen till Kastrup och Köpenhamn. Det finns ingen koppling mellan den nya banan och Västra Stambanan vilket innebär att det inte finns någon direkt förbindelse mellan Linköping/Norrköping/Jönköping och Borås/Göteborg. Figur 2 visar hur infrastrukturen ser ut.



Figur 2: Höghastighetsbanans sträckning i Alt. 2 Stockholm – Malmö

Höghastighetstrafik

Höghastighetstrafiken till/från Malmö/Köpenhamn kan gå i samma utsträckning som i höghastighetsprognosen, med samma uppehållsmönster samt gångtider. Det öppnas även upp en möjlighet att köra storregionala tåg i 250 km/h på sträckan Malmö – Hässleholm – Jönköping, samt på sträckan Stockholm – Jönköping. Tidtabellstiden för ett direkttåg mellan Stockholm och Malmö blir ca 2:27.

Då det i Alt. 2 inte finns en förbindelse mellan höghastighetsbanan och Göteborg kommer det inte att gå någon höghastighetstrafik på sträckan Stockholm – Göteborg.

Trafik längs befintliga stambanor

På Västra Stambanan sker ingen förändring vilket innebär fortsatt hög belastning på banan och ingen möjlighet till trafikökning på många delsträckor. Utan ytterligare kapacitet på sträckan riskerar lokal-, regional- och godstrafik att bli utträngda från banan då det är en attraktiv sträcka för många fjärrtåg.

Tidtabellstiden för ett direkttåg utan korglutning Stockholm – Göteborg är ca 3:02 (att jämföra med dagens X2 som har en gångtid på ca 2:45). Det finns ingen direktförbindelse mellan Östergötland och Göteborgsregionen vilket innebär att resenärer i den relationen måste byta tåg i Katrineholm på samma sätt som idag.

Alt. 2 innebär att all fjärrtrafik mellan Stockholm och Malmö flyttas från Södra Stambanan till den nya höghastighetsbanan. Det medför att kapacitet frigörs på stambanan för övrig trafik, både person- och godstrafik. Regional- pendel- och godståg som idag förbigås av snabbare tåg behöver inte stå åt sidan och får därmed en kortare gångtid, samtidigt som det finns plats att lägga till ytterligare tåg och uppehåll på sträckan.

Slutsatser

Trafikeringskonsekvenserna för Alt.1 och Alt. 2 kan sammanfattas i följande punkter:

- Alt. 1 ger restidsvinster både Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö (men man uppnår inte restidsmålet för Stockholm – Malmö)
- Alt. 1 frigör kapacitet både på Västra och Södra Stambanan (men endast delvis på Södra Stambanan)
- Det finns ingen direktförbindelse Malmö – Jönköping i Alt. 1
- Alt. 2 ger endast restidsvinster på Stockholm – Malmö
- Alt. 2 frigör endast kapacitet på Södra Stambanan
- I Alt. 2 skapas ingen direktförbindelse mellan Norrköping/Linköping/Jönköping och Göteborgsregionen
- Alt. 1 ger ett nytt trafiksystem med möjlighet till nya reserelationer medan Alt. 2 till viss del kan ses som en dubbling av Södra Stambanan
- I Alt. 2 skapas en snabb relation mellan Stockholm – Malmö/Kastrup vilket skapar en verklig konkurrenssituation mellan järnväg och flyg på sträckan. På sträckan Stockholm – Göteborg är restiden på den nivån att det redan idag är en konkurrens mellan trafikslagen.
- Alt. 1 ger en förbättring för godstrafiken mot Skandinavien största hamn, Göteborg medan Alt. 2 ger en förbättring för godstrafiken mot kontinenten.