

RAPPORT

# Nya stambanor och geografiska brister på systemnivå

Nya stambanors effekt på identifierade brister i Nationell  
transportplan 2018-2029

**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Nya stambanor och geografiska brister på systemnivå – Nya stambanors effekt på identifierade brister i Nationell transportplan 2018-2029

Författare: Martin Darelid, Agnes Hallén och Fredrik Meyer

Dokumentdatum: 2021-06-23

Ärendenummer: TRV 2018/130385

Version: 1.0

Kontaktperson: Martin Darelid, Fredrik Meyer

# Sammanfattning

Sedan 2013 är geografiska trafikslagsövergripande bristbeskrivningar en del i Trafikverkets planering. Detta dokument är upprättat i syfte att ge en bild av hur färdigställande av nya stambanor bidrar till att lösa de geografiska bristbeskrivningar som finns identifierade för person- och godstrafik på järnväg i Sverige och vidare ut i Europa. Tabellen summerar nuläget avseende identifierade brister, samt ger en kort beskrivning av vilka effekter som uppnås med nya stambanor.

Effekter för persontrafiken		
	Nuläge	Med nya stambanor
<b>Linjekapacitet</b>	Allvarliga kapacitetsbrister på S:a och V:a stambanan, både över dygnet och max 2-timmar.	Största delarna av S:a och V:a stambanan förväntas ha ett kapacitetsutnyttjande på 60-80% över dygnet. På nya stambanan förväntas motsvarande siffra vara ≤60%.
<b>Punktlighet</b>	Punktligheten i relationerna Cst-M/Kbh H samt Cst-G är ca 67% resp. 72%.	Avsevärt förbättrade förutsättningar att nå målet om 95% punktlighet.
<b>Antal avgångar</b>	Betydande brister i antal avgångar i relationerna Cst-Lp, Cst-Jö och Cst-M.	Nya stambanor tillfredsställer utbudet av avgångar i relationerna.
<b>Restidskvot tåg/bil</b>	Betydande brister syns i mellanmarknadens relationer Nr/Lp-Jö-Bs-G.	Sänkt restidskvot till under rekommenderat värde 0,6.
<b>Medelhastighet</b>	Cst-M/Kbh H samt ett antal andra destinationer utanför stambanorna har betydande brister i medelhastighet.	Destinationer inom nya stambanor samt de orter som kan nås med ett byte bedöms inte ha några betydande brister i medelhastighet.
<b>Marknadsandel tåg/flyg</b>	Behov att möta den ökande efterfrågan på tågresor	Marknadsandelar för tåg i relationerna Cst-G/M bedöms uppgå till 80-90%.
<b>Befolkningscentra</b>	Svaga förbindelser i stråket Cst-G, söder om Vättern.	Nya stambanor skapar direktförbindelser i stråket Cst-Jö-G/M.
<b>Trafik till kontinenten</b>	Långa restider och låg punktlighet i relationen Cst-Kbh H skapar inte ett attraktivt alternativ för resa mot kontinenten.	Korta restider, hög punktlighet och brett turutbud mot Kbh H skapar förutsättningar för resande förbi Köpenhamn, mot kontinenten.
Effekter för godstrafiken		
<b>Linjekapacitet</b>	Hög kapacitetsbelastningen på S:a och V:a Stambanan, vilket ger begränsade möjligheter att utöka godstrafiken	Nya stambanor frigör kapacitet som kan användas för att t.ex. öka godstrafiken på S:a och V:a stambanan, även under rusningstid.
<b>Punktlighet</b>	Låg punktlighet till följd av det ansträngda kapacitetsläge och att fordon med blandad hastighet körs på framförallt S:a och V:a stambanan..	Förbättrade förutsättningar för punktligare godstrafik till följd av lägre kapacitetsutnyttjande och mer homogen hastighet på S:a och V:a stambanan
<b>Långa godståg</b>	Begränsade möjligheter att tilldela kapacitet till långa (750m) godståg på S:a och V:a stambanan, vilka båda är en del av TEN-T:s stamnät.	Det lägre kapacitetsutnyttjandet på S:a och V:a stambanan ökar möjligheterna att tilldela tåglägen till långa godståg.
<b>Fördröjningstid</b>	Stor andel av transporttid består av fördröjningstid pga. det höga kapacitetsutnyttjandet.	Fördröjningstiden minskar med ca 55-105 minuter på S:a och V:a stambanan samt ytterligare två godskanaler med attraktiv transporttid på sträckan H-G.
<b>Väg-järnvägsterminaler</b>	Flera brister i tillgänglighet till större terminaler kvarstår innevarande plan (2018-2029).	Förbättrad tillgänglighet till 12 av landets 18 större terminaler förväntas.
<b>Trafik till kontinenten</b>	Begränsade möjligheter att utöka godstrafiken på S:a stambanan pga. kapacitetsbegränsningar.	Ökade möjligheter för godstrafik mot kontinenten med frigjord kapacitet på S:a stambanan samt öppnandet av Fehrman Bält-förbindelsen.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>5</b>
1.1.	BAKGRUND .....	5
1.2.	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	5
<b>2</b>	<b>EFFEKTER PERSONTRAFIK</b> .....	<b>8</b>
2.1.	LINJEKAPACITET FÖR LÅNGVÄGA PERSONTRAFIK .....	8
2.2.	PUNKTLIGHET PERSONTRAFIK .....	9
2.3.	ANTAL AVGÅNGAR MED TÅG .....	11
2.4.	RESTIDSKVOT TÅG/BIL .....	12
2.5.	MEDELHASTIGHET PERSONTÅGSTRAFIK .....	12
2.6.	MARKNADSANDEL TÅG I RELATION TILL FLYG .....	17
2.7.	BEFOLKNINGSCENTRA .....	18
2.8.	PERSONTRAFIK TILL KONTINENTEN.....	19
<b>3</b>	<b>EFFEKTER GODSTRAFIK</b> .....	<b>21</b>
3.1.	LINJEKAPACITET FÖR LÅNGVÄGA GODSTRANSPORTER .....	21
3.2.	PUNKTLIGHET FÖR LÅNGVÄGA GODSTRANSPORTER.....	23
3.3.	MÖJLIGHET ATT KÖRA LÅNGA GODSTÅG .....	23
3.4.	FÖRDRÖJNINGSTID GODSTRAFIK.....	24
3.5.	TILLGÅNG TILL STÖRRE VÄG-JÄRNVÄGSTERMINALER.....	25
3.6.	GODSTRAFIK TILL KONTINENTEN .....	27
<b>4</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b> .....	<b>29</b>

**BILAGA:** De transportpolitiska målen

# 1 Inledning

## 1.1. Bakgrund

Trafikverket fick genom fastställelsebeslutet av nationell plan 2018-2029 i uppdrag att planera och genomföra nya stambanor Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö.<sup>1</sup> De nya stambanorna ska knyta ihop de tre storstadsregionerna och mellanliggande orter med snabb persontrafik och frigöra kapacitet på det befintliga järnvägsnätet så att gods-, regional- och lokaltågtrafiken i södra Sverige kan utökas. Utbyggnaden av nya stambanor ska påbörjas från ändpunkterna med projekten Ostlänken (Järna-Linköping), Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund. De tre projekten är namngivna objekt i den nu gällande nationella infrastrukturplanen.

Inför revidering av nationell infrastrukturplan beskriver Trafikverket transportsystemets betydande brister på systemnivå i syfte att utgöra underlag för prioritering av utredningar och investeringar i planen. Brister i transportsystemet identifieras genom ett antal indikatorer vilka är utformade för att bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och beskrivs vid två tidpunkter: nuläge samt vid gällande plans slut dvs när de namngivna investeringarna är tagna i drift. Bristbeskrivningarna föreslår inte åtgärder utan konstaterar endast bristen vid en given tidpunkt.<sup>2</sup>

Både Södra och Västra stambanan har idag flera identifierade betydande brister avseende bland annat kapacitet, punktlighet och medelhastighet. Vissa av bristerna kvarstår också efter planens genomförande. Med nya stambanor utbyggda och tagna i drift kan det antas att flera identifierade brister löses och att andra åtgärder för att uppfylla indikatorerna inte är nödvändiga att genomföras.

Denna analys redogör för vilka effekter nya stambanor får på de betydande bristerna för person- och godstrafik som identifierats på systemnivå, utifrån de givna indikatorerna som beskriver bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse. Dokumentet beskriver både ett scenario med de namngivna investeringarna i nu gällande nationell infrastrukturplan och ett scenario med nya stambanor fullt utbyggda och driftsatta.

## 1.2. Förutsättningar

### *Indikatorer*

Analysen utgår först och främst från de indikatorer som finns framtagna i *Handledning för geografiska bristbeskrivningar på systemnivå* samt de beskrivningar av nuläge och den antagna situationen när investeringarna i nu gällande infrastrukturplans är färdigställda som finns i *Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport inför revidering av nationell plan 2018-2029*. I beskrivningen av den antagna situationen vid nuvarande infrastrukturplans slut inkluderas de tre första delarna av nya stambanor: Ostlänken,

---

<sup>1</sup> Regeringen (2018) *Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029, beslut om byggstarter 2018-2020, beslut om förberedelse för byggstarter 2021-2023 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018-2029 (rskr. 2016/17:101) (N2018/03462/TIF)*

<sup>2</sup> Trafikverket (2021) *Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport inför revidering av nationell plan 2018-2029 (2020:271)*

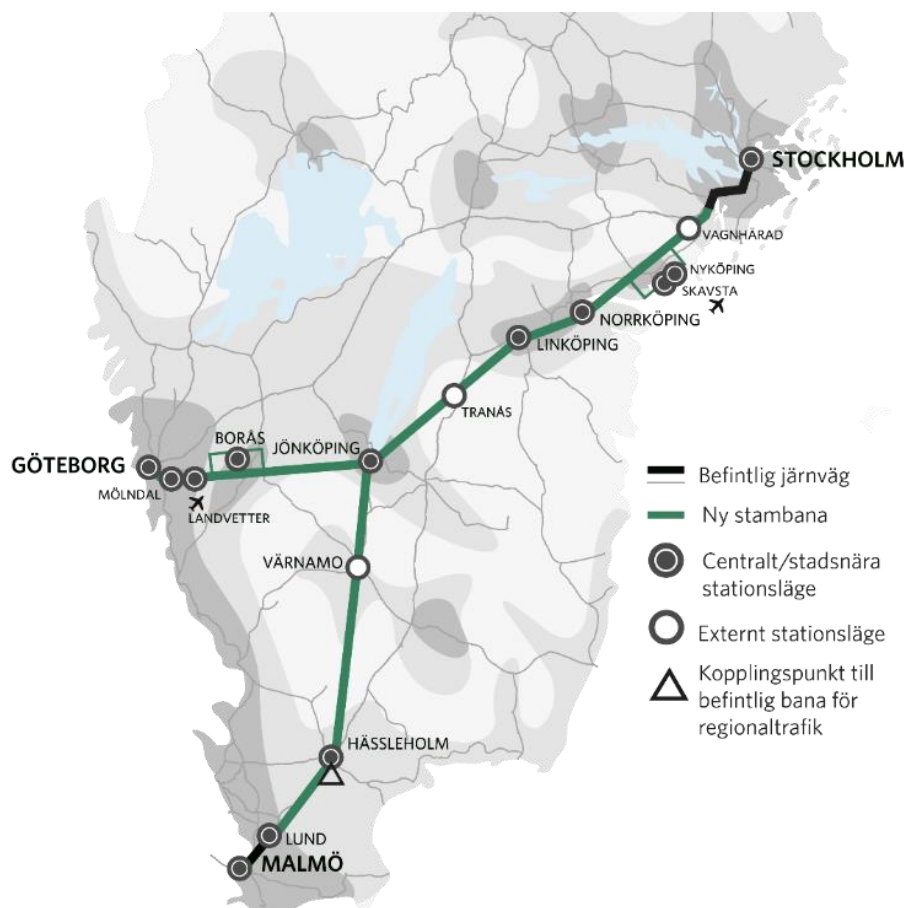
Göteborg-Borås och Hässleholm-Lund. Vidare beskrivs betydande brister på systemnivå vid en tidpunkt där hela nya stambanor är tagna i drift.

Förutom indikatorerna i *Handledning för geografiska bristbeskrivningar på systemnivå* beskrivs också nya stambanors bidrag till Funktionsmålets precisering kring bland annat

- *Förbättrad tillgänglighet mellan Sverige och andra länder*
- *Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras*
- *Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet*
- *Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.*

#### *Infrastruktur och trafik*

Analysen utgår från de förutsättningar Trafikverket har antagit för planering och planläggning av nya stambanor och som kallas *Övergripande systemutformning 3.0*. Den baserar sig på Sverigeförhandlingens förslag till systemutformning samt de ändringar som gjordes i och med Trafikverkets ställningstagande om fortsatt planering och planläggning i oktober 2018.<sup>3</sup>



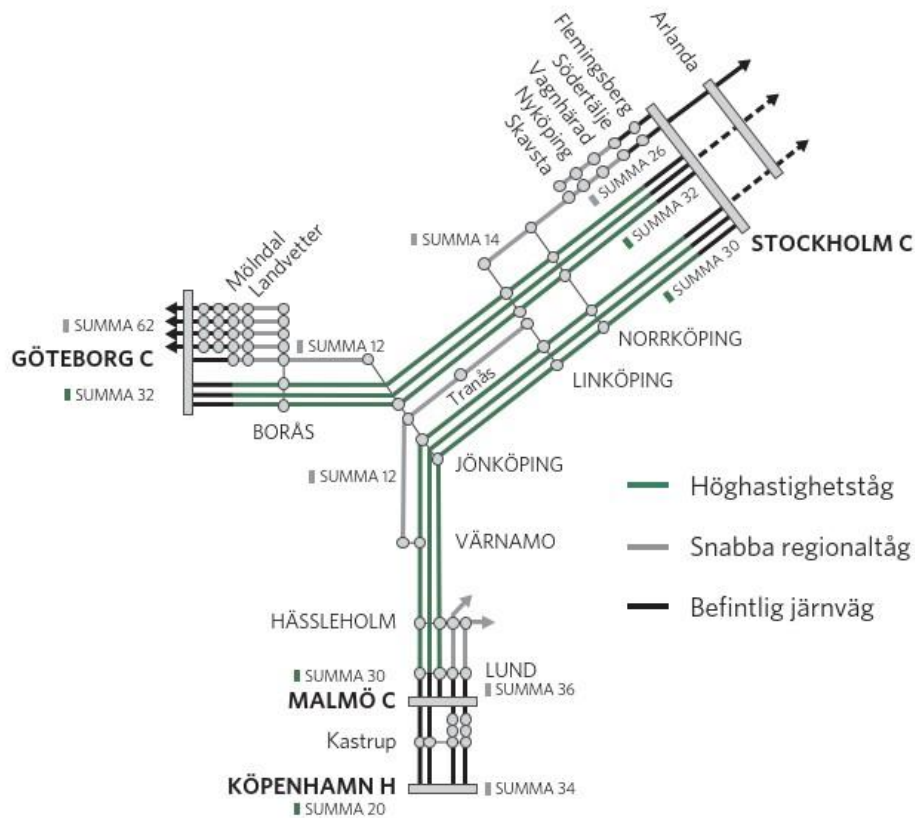
Figur 1 Principiell illustration av stationsorter och stationslägen i Övergripande systemutformning 3.0. Pågående planlägningsprocesser utreder även, och kan komma att landa i, andra lokaliseringar. "Centralt/stadsnära" stationsläge vid Landvetter flygplats ska läsas som ett terminalnära läge.

<sup>3</sup> Trafikverket (2018) *Nya stambanor – ny generation järnväg*



Utöver infrastrukturen utgår analysen också från den referenstrafik som ligger till grund för planering och planläggning av nya stambanor. Referenstrafiken är en avvägning mellan de önskemål som operatörer har gjort i Basprognos 2040<sup>4</sup> och vilka begränsningar som finns i infrastrukturen.

## Referenstrafik för nya stambanor under högtrafik



Figur 2 Referenstrafik för nya stambanor, Övergripande systemutformning 3.0.

<sup>4</sup> Trafikverket (2020) *Prognos för persontrafiken 2040* (2020:128).

## 2 Effekter persontrafik

Effekter på brister på systemnivå för persontrafiken fokuserar på följande områden:

- Linjekapacitet för långväga persontrafik
- Punktlighet långväga persontrafik
- Antal avgångar med tåg
- Restidskvot tåg/bil
- Medelhastighet persontrafik
- Marknadsandel tåg i relation till flyg
- Befolkningscentra
- Persontrafik till kontinenten

### 2.1. Linjekapacitet för långväga persontrafik

På stora delar av Sveriges järnvägsnät råder idag kapacitetsbrist under delar av dygnet. För den långväga persontrafiken är det tydligast i högtrafiktimmarna mellan de större städerna. För att ha möjlighet till robusta trafikupplägg med tid för underhåll är det viktigt att kapacitetsutnyttjandet mätt över dygnet inte är alltför högt. För att bidra till preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet (exempelvis *Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik förbättras*) är bedömningen att på banor med betydande persontrafik ska kapacitetsutnyttjandet på dygnsnivå vara  $\leq 80$  %. Under max 2-timmar ska kapacitetsutnyttjandet vara  $\leq 90$  %.

*Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

Ett flertal av dagens allvarliga kapacitetsbrister, både över dygnet och i högtrafik, återfinns på Västra och Södra stambanan där det bedrivs en omfattande och blandad trafik med olika hastigheter och olika stor skillnad i medelhastighet. De första delarna av nya stambanor Ostlänken och Hässleholm-Lund bidrar till att minska kapacitetsbristerna på högt belastade delar, både över dygnet samt i högtrafik, framförallt Södra stambanan, men även på Västra stambanan (delen Järna-Katrineholm). Trots de två projekten och att det anläggs nya förbigångsspår på Västra stambanan kommer det kvarstå allvarliga brister på sträckorna Linköping-Mjölby, Alvesta-Hässleholm och stora delar av Laxå-Göteborg för långväga persontrafik, både över dygnet och troligtvis också i högtrafik, efter planens slut om inte ytterligare kapacitetsförstärkande åtgärder görs.

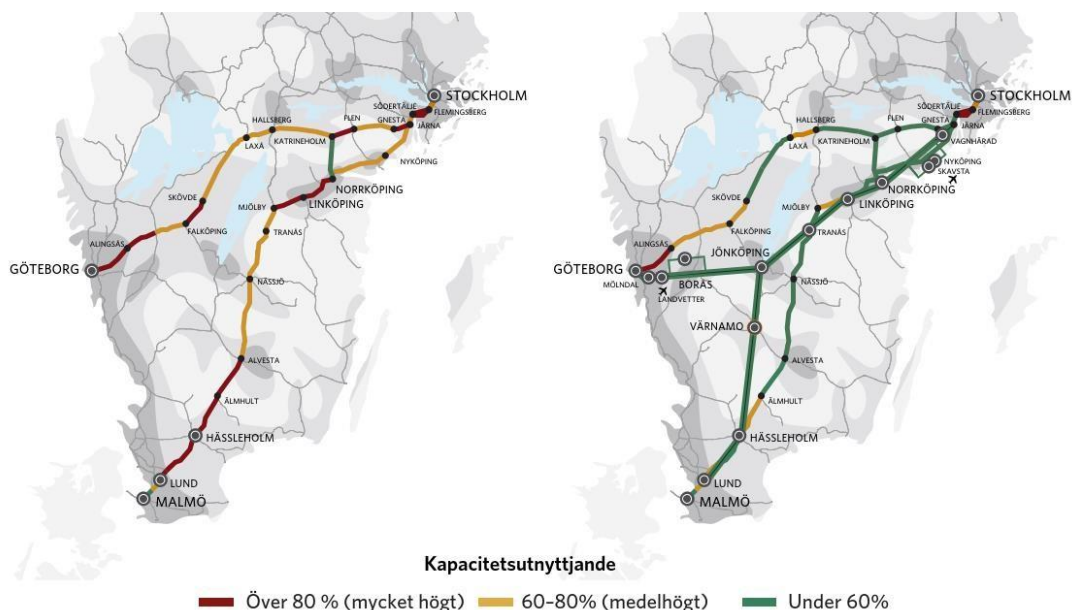
*Antagande med nya stambanor*

När de resterande sträckorna av nya stambanor, Linköping-Borås samt Linköping-Hässleholm, är färdigställda så är det endast sträckan Alingsås-Göteborg som har ett kapacitetsutnyttjande  $> 80$  % över dygnet. Kapacitetsutnyttjandet på sträckorna Linköping-Mjölby, Älmhult-Hässleholm och Skövde-Alingsås sjunker till medelhögt, 60-80 % när nya stambanor är i full drift. Övriga sträckor på Västra och Södra stambanorna förväntas ha ett kapacitetsutnyttjande på  $\leq 60$  % över dygnet. Längs långa stråk som Västra och Södra stambanan är det från effektivitetssynpunkt optimalt med ett kapacitetsutnyttjande som varierar mellan 40 och 70 % där korta sträckor kan ligga över 80 %. I och med att nya stambanor är kapacitetshöjande åtgärder antas kapacitetsutnyttjandet under max 2-timmar



också sjunka, förutom på kortare sträcka kring storstadsregionerna där det är önskvärt att kapaciteten nyttjas fullt ut i högtrafik.

På nya stambanan förväntas kapacitetsutnyttjandet över dygnet vara  $\leq 60\%$ .



Figur 3 Kartorna visar förändringen i kapacitetsutnyttjande på Södra och Västra stambanan mellan nollalternativet 2040 och med nya stambanor 2040.

## 2.2. Punktlighet persontrafik

För att bidra till förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik och att den ska upplevas som attraktiv är det viktigt att punktligheten är tillräckligt hög. Att kunna planera sin resa eller transport och veta att tåget kommer fram i tid är en av grundförutsättningarna. Trafikverkets mål, som är satt tillsammans med övriga aktörer, är att 95 procent av alla tåg ska vara punktliga dvs ankomma till slutstation högst 5,9 minuter efter tidtabell. Målet om 95 % punktlighet gäller både korta och långa tågupplägg. Generellt har dock långväga tågssystem genomsnittligt en lägre punktlighet. Bedömningen är därför att det är en *betydande brist* om punktligheten i ett tågssystem för långväga person trafik är under 75 %.

*Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

På Södra och Västra stambanorna finns det under lång tid varit betydande brister i punktlighet för den långväga persontrafiken. Stockholm-Malmö/Köpenhamn är det tågssystem som haft den lägsta punktligheten med cirka 67 % under mätperioden 2008-2019, därefter kommer Stockholm-Göteborg med 72 %.<sup>5</sup> När tågtrafikens tidtabeller ska fastställas har de långväga persontågssystemen hög prioritet, men i den operativa driften uppstår ofta förseningar då trafiken är blandad och banorna har ett högt kapacitetsutnyttjande.

Det finns ingen prognos för hur punktligheten kommer vara efter objekten i nuvarande plan är färdigställda eftersom det beror på antal tåg som trafikerat banorna, eventuella tillbud och liknande. Eftersom kapacitetsutnyttjandet förväntas öka, är det dock inte troligt att det

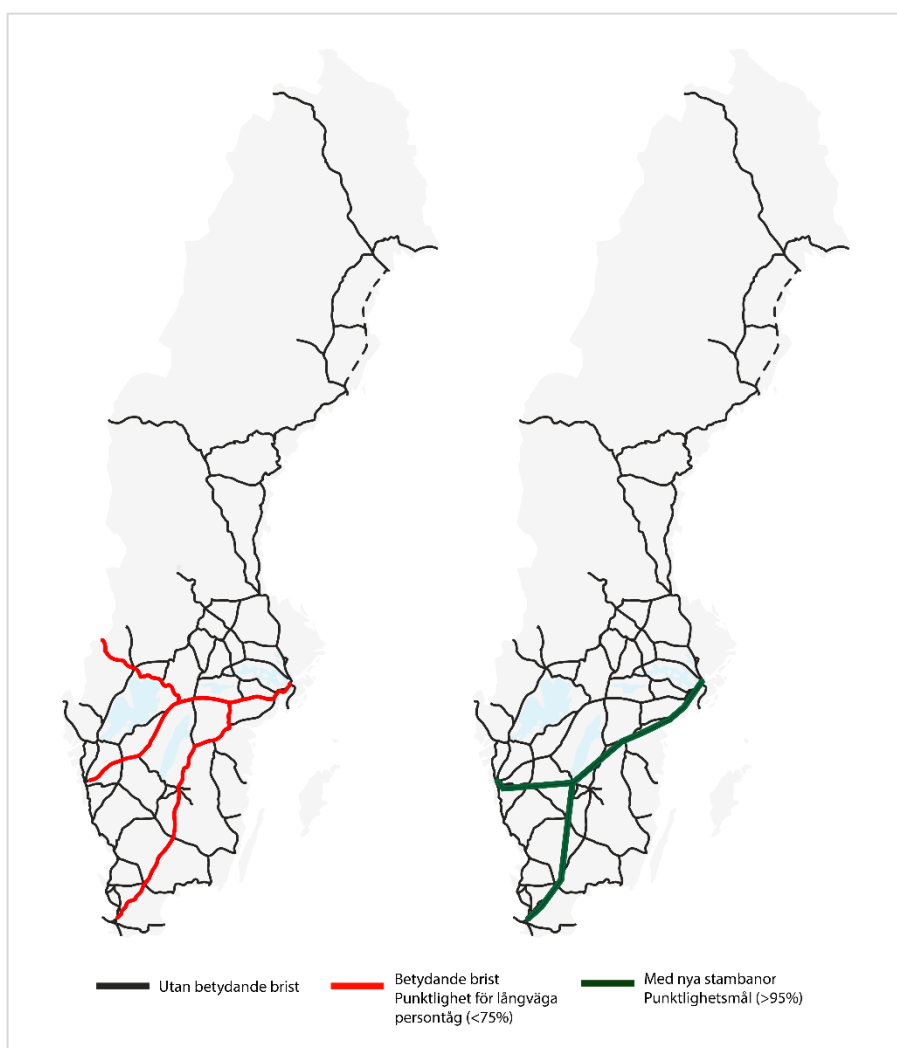
<sup>5</sup> Se Trafikverkets rapport "Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029", ISBN: 978-91-7725-796-7.

kommer att förbättras. I Trafikverkets nyligen slutförda bristanalys för Västra stambanan<sup>6</sup> antas punktligheten efter genomförd plan vara kvar oförändrad.

#### *Antagande med nya stambanor*

Nya stambanor skapar ny kapacitet och separerar trafik med olika hastigheter vilket ger bra förutsättningar för att lösa bristerna och skapa en mer punktlig tågtrafik på Södra och Västra stambanorna. För de nya stambanorna är målet att de ska möjliggöra minst 95% punktlighet, då mätt mellan stationerna och inte bara mellan tågets start- och slutdestination.

Bristen för den långväga persontrafiken Stockholm-Karlstad-Oslo antas också lösas med nya stambanor på grund av det förbättrade trafikala läget Järna-Laxå. Dock kvarstår kapacitetsproblem på den kortare sträckan Laxå-Karlstad. För den långväga trafiken Stockholm-Karlstad-Oslo antas punktligheten bli mellan 80-85 %.



Figur 4 Betydande brister avseende punktlighet. Röd markering visar banor där de långväga persontågssystemen har betydande brist i punktligheten, <75% av tågen är i tid (+5,9 minuter), genomsnitt 2017-2019. På bilden till höger illustreras situationen med nya stambanor där bristen i punktlighet för långväga persontåg (som nu går på de nya stambanorna) är åtgärdad.

<sup>6</sup> Utpekad bristanalys Västra stambanan (Trafikverket 2021-02-01)

## 2.3. Antal avgångar med tåg

För att bidra till preciseringen av de transportpolitiska målen exempelvis om förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik är det även viktigt att antalet avgångar är tillräckligt högt i förhållande till efterfrågan. Ett glest trafikutbud gör att det uppstår så kallad dold väntetid och krav på anpassningar av resenären. Antalet avgångar påverkar också möjligheten för operatören att köra upplägg med färre stopp (som ger kortare restid för ändpunktsresandet). Efterfrågan på medellång sikt kan bedömas relativt bra, medan den långsiktiga efterfrågan av naturliga skäl är mer svårbedömd.

### *Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

För år 2022 bedöms det finnas betydande brister i antal avgångar i relationerna Stockholm-Linköping, Stockholm-Jönköping och Stockholm-Malmö. De tre första sträckorna av nya stambanor bidrar till ökad kapacitet i järnvägssystemet och skapar förutsättningar för att lösa bristerna i antal avgångar vid planens slut.

### *Antagande med nya stambanor*

Antalet avgångar som bedömts behövas år 2029 (efter nuvarande planperiod och när alla pågående projekt som Ostlänken är klara) avser banor i konventionell trafik dvs topphastigheter upp till 200 km/h. Det betyder att om restiderna väsentligt förbättras blir den bedömda efterfrågan på antal avgångar högre eftersom det blir mer attraktivt att resa med tåg. Nya stambanor kommer bidra till en högre efterfrågan då de skapar kortare restider, men trafikupplägget som planeras bedöms tillfredsställa den tillkommande efterfrågan på resor.

Tabell 1 Antal avgångar samt bedömd efterfrågan (dubbelturer). Insatståg anges inom parentes.

	Avgångar under max 2-timmar 2022	Bedömd efterfrågan 2022	Avgångar under max 2-timmar 2029 när även påbörjade sträckor är klara	Bedömd efterfrågan 2029	Avgångar under max 2-timmar NS ÖSU 3.0 + SSB/VSB	Bedömd efterfrågan NS ÖSU 3.0 + SSB/VSB
<b>Cst-G</b>	2 (2)	3	4 (1)	4 (1)	6 + 1	6 + 1
<b>Cst-M</b>	1 (1)	2	2 (1)	2 (1)	6 + 0,5	6 + 0,5
<b>Cst-Kbh H</b>	1	1	2 (1)	2 (1)	2	2
<b>Cst-Lp</b>	2	3	4 (1)	3 (1)	10 + 0,5	10 + 0,5
<b>Cst-Jö</b>	1	2	2	1	6 + 0,5	6 + 0,5

## 2.4. Restidskvot tåg/bil

För att bidra till målet om förbättrade förutsättningar att välja kollektivtrafik är det viktigt att restiden upplevs som attraktiv. För interregionala resor är bedömningen är att restiden för tågresan bör vara under 80 % (dvs. 0,8) av bilrestiden för att upplevas som ett bra alternativ. Skälet till att kollektivtrafik måste vara snabbare än bil är bland annat att det krävs tid för att ta sig till och från buss och tåg, samt anpassning till en given avgångstid. Betydande brist för långväga personresande med tåg bedöms finnas om restidskvoten tåg/bil är större än 0,85.

För linjer med ett betydande personresande, som särskilt konstruerats för höghastighetstrafik och därmed utrustats för hastigheter på 250 km/h eller därutöver ska restidskvoten tåg/bil var mindre än 0,6. Denna kan antas gälla för de nya stambanorna.

### *Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

Betydande brister finns för ett antal reserelationer på mellanmarknaden<sup>7</sup> vid planens början, främst i stråket Norrköping/Linköping-Jönköping-Borås-Göteborg. Planens genomförande innebär att restiden med tåg blir generellt kortare genom objekten Göteborg-Borås, Malmö-Lund fyra spår och Hässleholm-Lund. Det ger sänkta restidskvoter för några av relationerna. Betydande brister för restidskvot kvarstår dock i stråket Norrköping/Linköping-Jönköping-Borås. Ett antal reserelationer hamnar också > 0,6, exempelvis Stockholm-Malmö och Stockholm-Köpenhamn.

### *Antagande med nya stambanor*

Med nya stambanor tagna i drift förbättras restidskvoten avsevärt, och hamnar för samtliga reserelationer som omfattas av de nya stambanorna lägre än 0,6 som är rekommenderat värde för denna typ av sträcka. Även reserelationer som inte ligger i direkt anslutning till de nya stambanorna och som därför kräver ett tågbyte får förbättrade restidskvoter.

## 2.5. Medelhastighet persontågstrafik

För att analysera attraktiviteten i reseutbudet kan även medelhastigheter användas. För att särskilja brister i själva infrastrukturen från det stoppmönster som operatören valt, beräknas medelhastigheter utan stopp längs vägen. Som ett exempel bör medelhastigheten utan uppehåll i reserelationer mellan 30 och 40 mil med betydande personresande vara >140 km/h. Det är självklart ett teoretiskt mått, i de flesta relationer väljer operatören att ta upp passagerare längs vägen. Med en ökad efterfrågan ses dock en tendens till fler direkttåg och färre stopp, vilket exempelvis är fallet på sträckan Stockholm-Göteborg, trots att restiden successivt ökat på grund av trängsel i spåren.

### *Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

År 2019 syns betydande brister i medelhastighet på Södra stambanan i relationerna Stockholm-Malmö och Stockholm-Köpenhamn. Relationer utanför befintliga stambanor som också har betydande brister i medelhastighet inkluderar Stockholm-Borås/Uddevalla, Göteborg-Kalmar och Malmö-Kristianstad/Karlskrona/Kalmar.

Ostlänken och Hässleholm-Lund bidrar till att öka medelhastigheten i relationerna Stockholm-Malmö/Köpenhamn och Malmö- Kristianstad/Karlskrona/Kalmar.

---

<sup>7</sup> Mellanmarknaden innefattar resor som inkluderar minst en station som ligger mellan ändpunkterna, till exempel Linköping-Borås eller Stockholm-Linköping.

Utbyggnaden av Göteborg-Borås ökar medelhastigheten Göteborg-Kalmar givet att effektiva bytesmöjligheter finns i Borås.

#### *Antagande med nya stambanor*

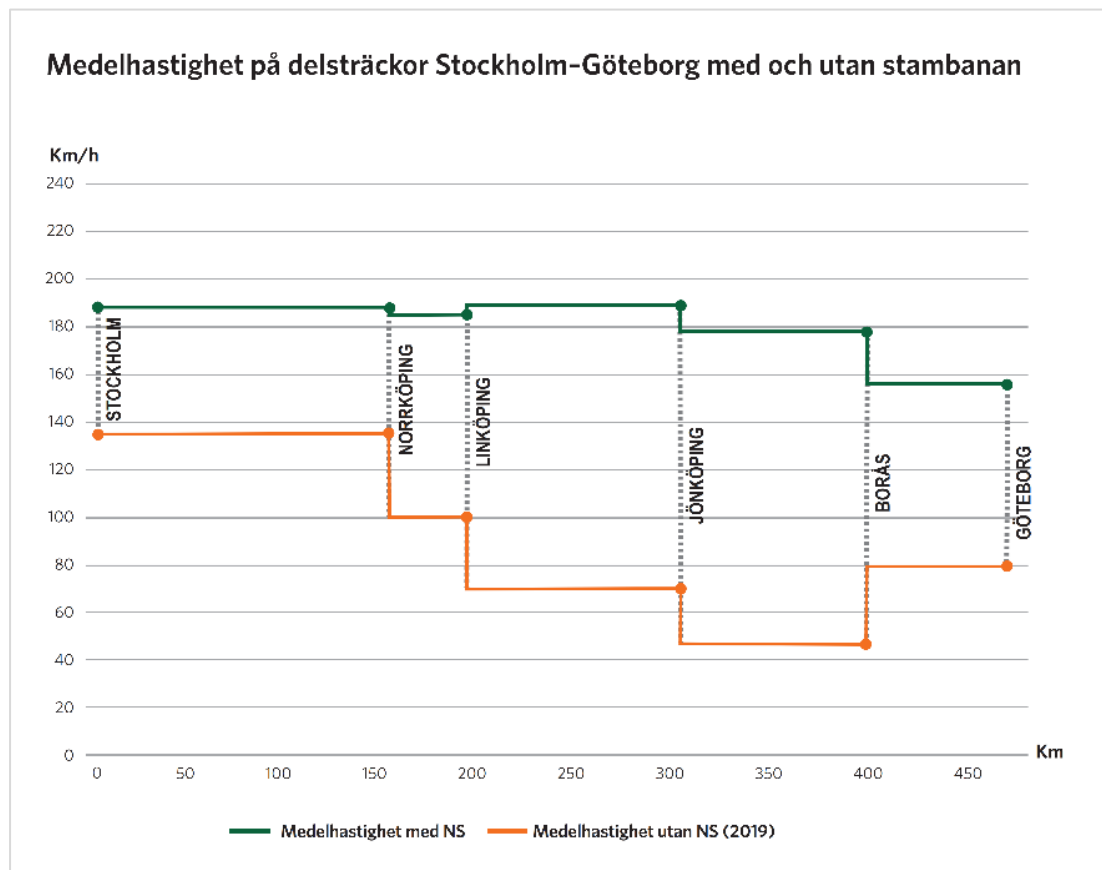
Med nya stambanor tagna i drift ökar medelhastigheten i järnvägssystemet i Södra Sverige, framförallt i relationerna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö inklusive mellanliggande orter. För relationer inom nya stambanor och destinationer som kan nå genom ett byte bedöms det inte längre finnas några brister i medelhastighet. I Tabell 2 ses medelhastigheten för ett antal reserelationer inom nya stambanor.

*Tabell 2 Medelhastighet för persontåg. År 2019 motsvarar medelhastigheten vid nationella planens början och är uträknat genom järnvägssträckan för aktuell relation dividerat med restid 2019. År 2040 indikerar teoretiska medelhastigheter när nya stambanor är tagna i drift och är uträknat på samma sätt, fast med restid med Nya Stambanor.*

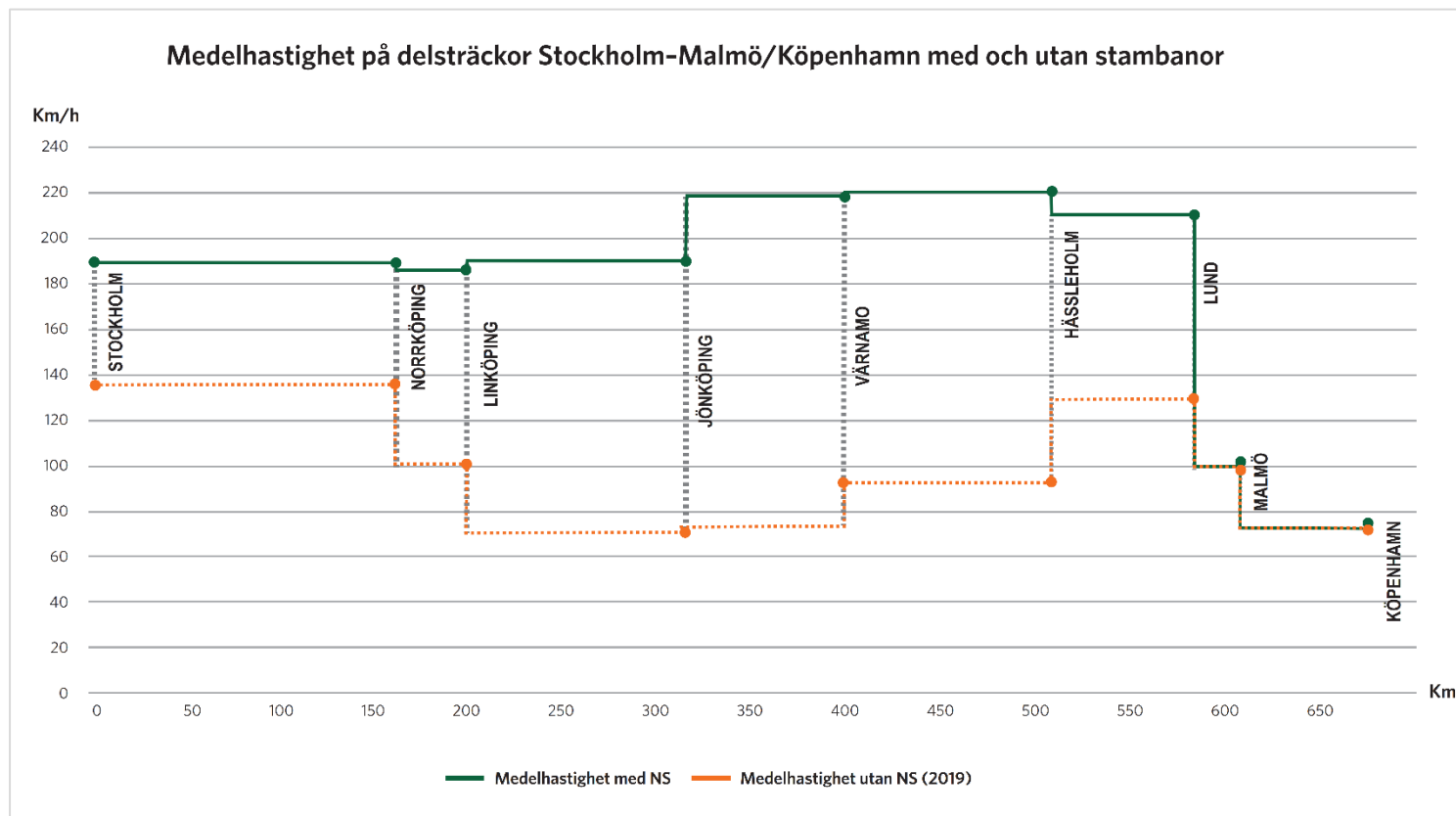
Sträcka	Medelhastighet 2019	Medelhastighet 2040 med NS
Cst-G	158 km/h	220 km/h
Cst-M	136 km/h	236 km/h
Cst-Kbh h	121 km/h	203 km/h
Cst-Nr	135 km/h	188 km/h
Cst-Lp	126 km/h	181 km/h
Cst-Jö	87 km/h	190 km/h
Cst-Bs	123 km/h	200 km/h
G-Bs	79 km/h	156 km/h
G-Jö	97 km/h	186 km/h
M-Hm	123 km/h	164 km/h
M-Jö	103 km/h	195 km/h
Nr-Lp	100 km/h	185 km/h
Lp-Bs	58 km/h	229 km/h

Ett sätt att illustrera förändringen i medelhastighet på delsträckor Stockholm-Göteborg respektive Stockholm-Malmö/Köpenhamn är genom diagrammen i Figur 5 och Figur 6. Genom nya stambanor sker en ökning av medelhastighet på samtliga delsträckor mellan Stockholm och Göteborg, samt mellan Stockholm och Lund. Det sker ingen ökning av medelhastighet mellan Lund och Köpenhamn då tågen går på befintlig järnväg söder om Lund.

Figur 7 och Figur 8 visar på förändringen i medelhastighet mellan 2019 och 2040 för ett antal relationer för Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö/Köpenhamn. Antalet stopp per relation framgår av restidstabellerna under kapitel 2.3.

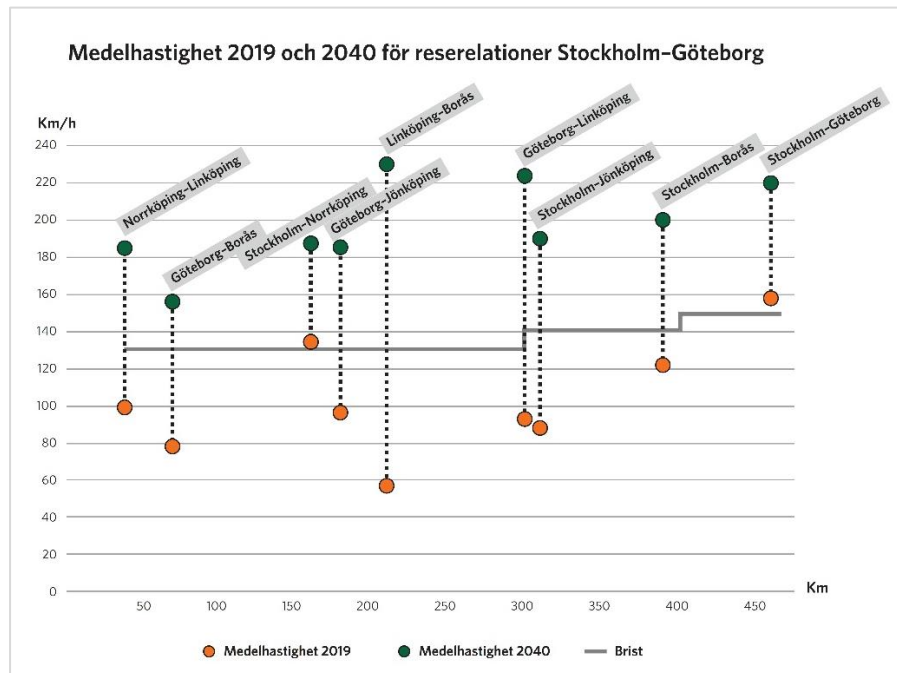


Figur 5 Medelhastighet på delsträckor Stockholm-Göteborg med nya stambanor och utan. Genom utbyggnaden sker en ökning av medelhastigheten på samtliga sträckor på grund av den kapacitetsökning som nya stambanor innebär.

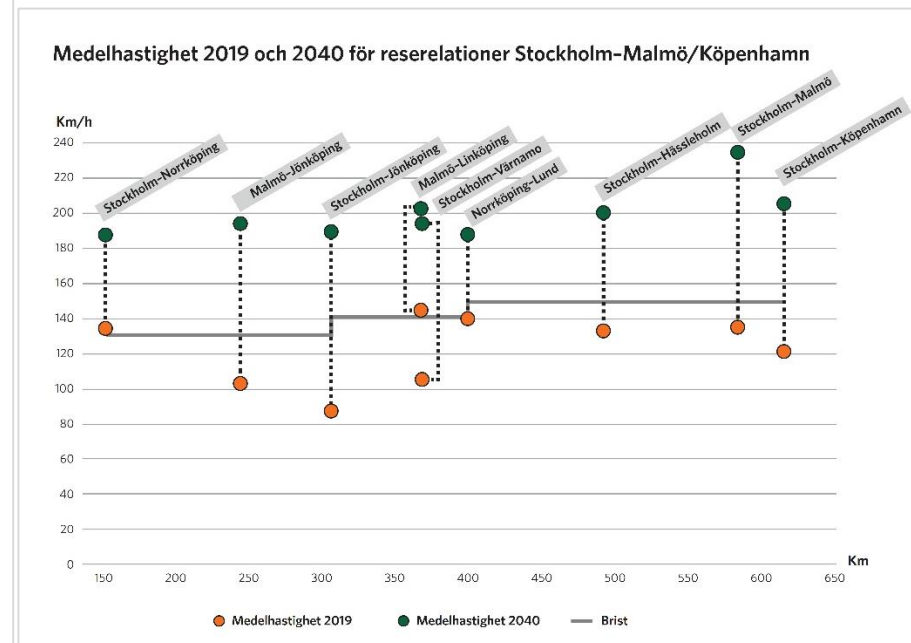


Figur 6 Medelhastighet på delsträckor Stockholm-Malmö/Köpenhamn med nya stambanor och utan. Genom utbyggnaden sker en ökning av medelhastigheten på sträckan Stockholm-Lund. Mellan Lund och Köpenhamn sker ingen ökning av medelhastighet på grund av nya stambanor.





Figur 8 Medelhastigheter för ett antal relationer på sträckan Stockholm-Göteborg som visar förflyttningen i medelhastighet från 2019 till 2040 med nya stambanor, för vissa relationer inklusive stopp. Relationer som ligger under linjen bedöms ha en betydande brist avseende medelhastighet.

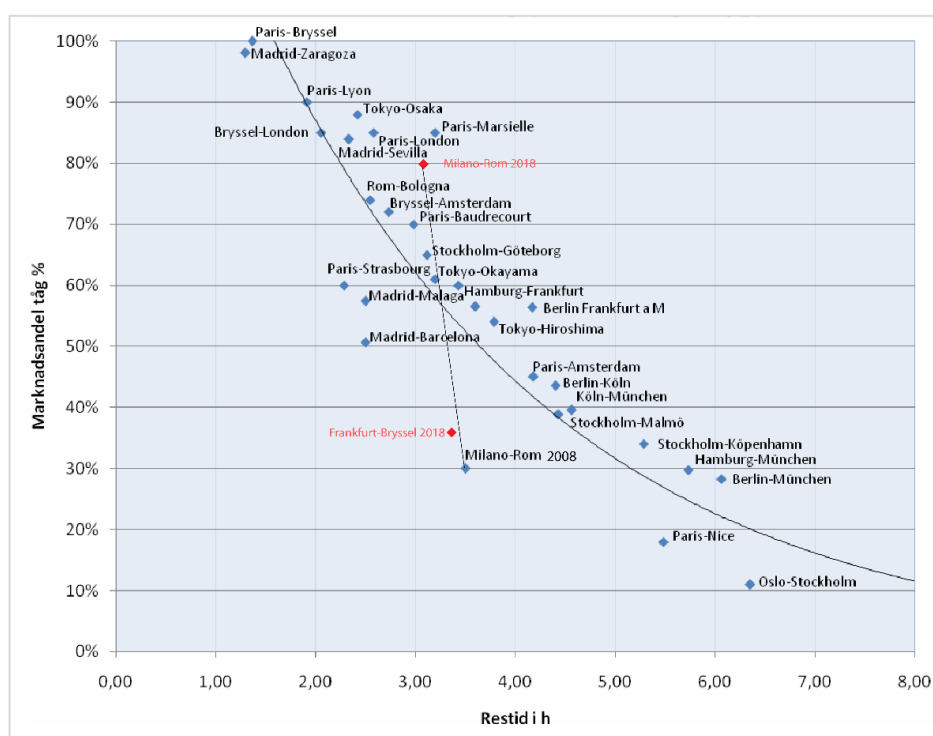


Figur 7 Medelhastigheter för ett antal relationer på sträckan Stockholm-Malmö/Köpenhamn som visar förflyttningen i medelhastighet från 2019 till 2040 med nya stambanor, för vissa relationer inklusive stopp. Relationer som ligger under linjen bedöms ha en betydande brist avseende medelhastighet.

## 2.6. Marknadsandel tåg i relation till flyg

De senaste åren har efterfrågan att resa med tåg istället för med flyg ökat, exempelvis på reserelationerna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö/Köpenhamn. Det innebär att det finns ett behov att möta denna transportefterfrågan och underlätta för möjligheten att resa med tåg, men är svårt så länge som tågtrafiken har en betydligt lägre punktlighet än flygtrafiken.

Internationella erfarenheter visar tydliga samband avseende fördelningen av marknadsandelar mellan tåg och flyg beroende på tågets restid. Vid en centrum- till centrumresa på cirka tre timmar är det normalt skarp konkurrens mellan tåg och flyg. Restiden är dock inte det enda som påverkar konkurrensen utan även tågens punktlighet, turutbud och bra konkurrens mellan operatörer har inverkan på marknadsandelarna.



Figur 9 Tågets marknadsandelar gentemot flyget vid en given restid.

### Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?

Idag är de snabbaste restiderna för sträckan Stockholm-Göteborg ca 3h. För Stockholm-Malmö respektive Stockholm-Köpenhamn hamnar restiderna på ca 4:20h respektive 5h, vilket är för lågt för att utgöra ett attraktivt alternativ till flyget. Punktligheten på båda stråken är låg, under 75%, vilket inte kan anses vara konkurrenskraftigt, men vägs upp av utbudet av avgångstider.

Åtgärderna i nationell plan påverkar inte restiderna Stockholm-Göteborg nämnvärt i positiv riktning. Då korglutning på tågen bedöms försvinna ökar till och med restiden på denna sträcka till ca 3:15h. För Sträckan Stockholm-Malmö bidrar nya sträckningar med möjlighet till trafik i 250 km/h restider på ca 3:45h för ett tåg med tre uppehåll, och ca 4:30 för Stockholm-Köpenhamn. Avseende punktlighet kan något förbättrad punktlighet förväntas på stråket Stockholm-Malmö/Köpenhamn i och med utbyggda sträckor. För stråket Stockholm-Göteborg sker inga större förbättringar. Dessa restider tillsammans med fortsatt

låg punktlighet bedöms inte vara tillräckliga för att göra tåget till ett tillräckligt attraktivt alternativ, särskilt inte på sträckan Stockholm-Malmö/Köpenhamn.

#### *Antagande med nya stambanor*

Med nya stambanor antas restider på 2:05-2:25 Stockholm-Göteborg och 2:30-3:00 Stockholm-Malmö med varierande uppehållsmönster samt 3:15 för Stockholm-Köpenhamn med direkttåg, vilka alla får anses vara konkurrenskraftiga tider. Då den långväga persontrafiken separeras från övrig trafik ges goda förutsättningar för att nå punktlighetsmålet på 95 % på båda stråken. Turutbudet kan också ökas. Med nämnda förbättringar av turutbud, punktlighet och restider är den sammanvägda bedömningen att tågets marknadsandelar i relation till flyget har möjlighet att uppgå till ca 90 % på sträckan Stockholm-Göteborg, ca 80 % Stockholm-Malmö och ca 60 % Stockholm-Köpenhamn. Nya stambanor möter således behovet att möta transportefterfrågan och underlätta möjligheten att resa med tåg.

## 2.7. Befolkningscentra

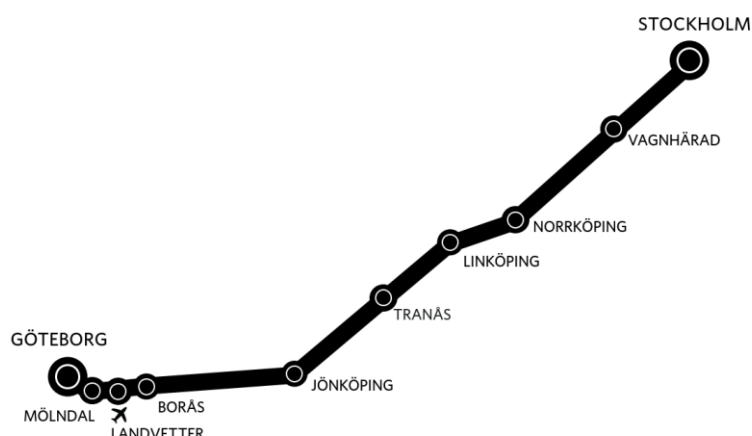
För att bidra till preciseringen av de transportpolitiska målen för ökad tillgängligheten är det viktigt att koppla ihop tätbefolkade områden och befolkningscentra. Tillgängligheten behöver förbättras inom och mellan regioner, och möjligheten att resa behöver bli bättre genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

#### *Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

En av bristerna som identifierats och som tydligt uttryckts av bland annat regionerna i stråket är att nuvarande järnvägsförbindelse inte passerar de tätbefolkade områdena mellan Stockholm och Göteborg söder om Vättern. Det gör att tunga mellanmarknader i Norrköping, Linköping, Borås och Jönköping saknar attraktiva järnvägsförbindelser med Stockholm och/eller Göteborg. Jönköping saknar också direktförbindelser söderut mot Malmö och Köpenhamn.

#### *Antagande med nya stambanor*

Med nya stambanor skapas en effektiv järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Göteborg söder om Vättern som binder ihop Norrköping, Linköping, Borås och Jönköping med Stockholm och Göteborg. Länen längs denna stäckning omfattar en befolkning på ca 5,5 miljoner människor, som med nya stambanor får förbättrade möjligheter att resa.



Figur 10 Stationer längs nya stambanor på sträckan Stockholm-Göteborg

Även från Jönköping söderut mot Malmö, Köpenhamn och vidare mot kontinenten skapas bra förbindelser, vilket också gäller för Stockholm och Östergötland. Länet längs denna stäckning omfattar (tillsammans med Köpenhamn) en befolkning på ca 7 miljoner människor, som med nya stambanor får förbättrade möjligheter att resa.



Figur 11 Stationer längs nya stambanor på sträckan Stockholm-Malmö

För båda stråken innebär nya stambanor attraktiva restider, god turtäthet och en punktlig trafik vilket skapar goda förutsättningar för regionförstoring och starka arbetsmarknadsregioner.

## 2.8. Persontrafik till kontinenten

EU-kommissionen har i sin strategi för en hållbar transportsektor presenterat ett antal milstolpar för att minska utsläppen från transportsektorn. I denna nämns bland annat att till år 2050 ska ett fullt fungerande multimodalt höghastighetsnätverk för hållbar och smart transport som knyter samman Europa ha lanserats. Ambitionen är också att mängden höghastighetstrafik med tåg ska fördubblas till år 2030 och tredubblas till år 2050.<sup>8</sup> Vidare nämns i de transportpolitiska målen att tillgängligheten förbättras mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder, och möjligheten att resa behöver bli bättre genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

För att möta EU:s ambitioner och bidra till preciseringen av de transportpolitiska målen att tillgängligheten ska förbättras mellan Sverige och andra länder har framförallt sträckan

<sup>8</sup> EU-kommissionen (2020) *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*.

Stockholm – Malmö/Köpenhamn en viktig roll att spela för framtida persontrafik mot kontinenten när förbindelsen över Fehmarn Bält är färdigställd.

#### *Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

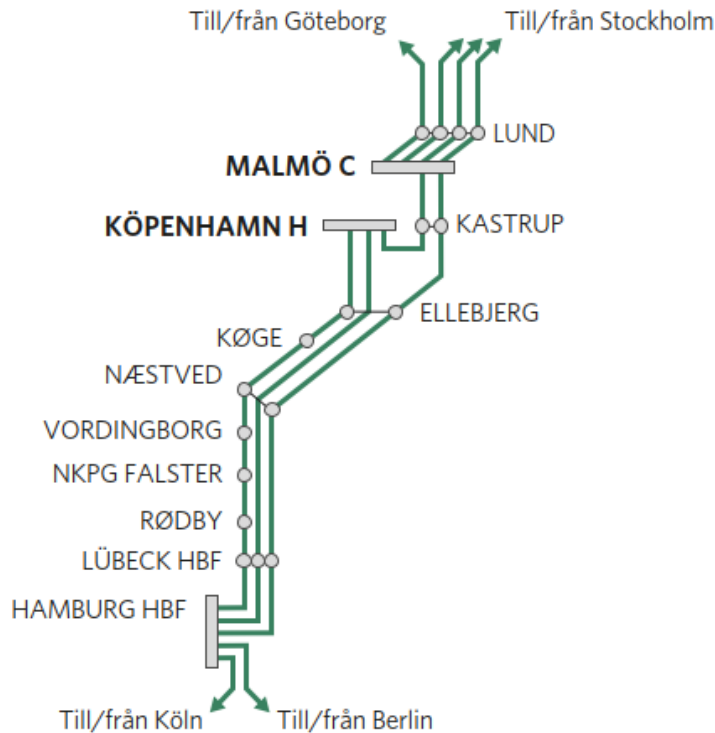
Idag är de snabbaste restiderna för sträckan Stockholm- Malmö ca 4:20h och för sträckan Stockholm-Köpenhamn ca 5h. För Sträckan Stockholm-Malmö/Köpenhamn bidrar nya sträckningar med möjlighet till trafik i 250 km/h restider på ca 3:45h för ett tåg med tre uppehåll, och ca 4:30h för Stockholm-Köpenhamn vilket ger restider Stockholm-Hamburg på ca 7 h. Dessa restider tillsammans med fortsatt låg punktlighet bedöms inte vara tillräckliga för att göra tåget till ett tillräckligt attraktivt alternativ, särskilt inte på sträckan Stockholm-Malmö/Köpenhamn och vidare mot Europa. Det bedöms behövas ytterligare åtgärder för att fullt ut koppla det svenska systemet för snabba tåg till det europeiska.

#### *Antagande med nya stambanor*

Med nya stambanor förbättras restiderna till ca 2:30-3:00h Stockholm-Malmö beroende på uppehållsmönster samt drygt 3h Stockholm-Köpenhamn med direkttåg vilket ger en restid Stockholm-Hamburg på under 6h. Då den långväga persontrafiken separeras från övrig trafik ges goda förutsättningar för att nå punktlighetsmålet på 95%. Turutbudet kan också ökas. Med nämnda förbättringar av turutbud, punktlighet och restider förbättras möjligheterna att resa med tåg till kontinenten. Figur 12 och Figur 13 nedan visar exempel på restider och möjligt turutbud från Sverige och vidare ut i Europa med nya stambanor och en förbindelse över Fehmarn Bält på plats.



Figur 12 Exempel på antagna restider med snabbtåg från Sverige och vidare ut i Europa med nya stambanor och en förbindelse över Fehmarn Bält på plats.



Figur 13 Exempel på möjligt turutbud (snabbtåg) från Sverige och vidare ut i Europa med nya stambanor och en förbindelse över Fehmarn Bält på plats.

### 3 Effekter godstrafik

Effekter på brister på systemnivå för persontrafiken fokuserar på följande områden:

- Antal möjliga godståglägen per dygn
- Punktlighet för långväga godstransporter
- Möjlighet att köra långa godståg
- Fördröjningstid
- Tillgång till större väg-järnvägsterminaler
- Godstrafik till kontinenten

Mål att kunna nyttja transportsystemet med energieffektivt. I nuläget finns begränsade möjligheter att utöka godstrafiken på Västra och Södra Stambanan. Det finns också kapacitetsbrister i vägnätet som gör att en bedömd ökad trafik behöver kunna hanteras av järnväg och sjöfart.

#### 3.1. Linjekapacitet för långväga godstransporter

På stora delar av Sveriges järnvägsnät råder idag kapacitetsbrist under delar av dygnet. På ett antal banor som är viktiga för godstrafiken råder det även kapacitetsbrist dygnet runt. För att ha möjlighet till robusta trafikupplägg med tid för underhåll är det viktigt att kapacitetsutnyttjandet mätt över dygnet inte är alltför högt. Det är också viktigt för att bidra till det transportpolitiska målets precisering om att kvaliteten för näringslivets transporter

ska för-bättras samt för att skapa förutsättningar för Godstransportstrategins mål om effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.

Betydande brister bedöms finnas om man inte uppnår följande funktionsmål: *på banor med betydande godstrafik ska kapacitetsutnyttjandet på dygnsnivå vara  $\leq 80$  %. Under max 2-timmar ska kapacitetsutnyttjandet vara  $\leq 90$  %.*

På samma sätt som för persontrafiken kan man identifiera betydande brister gentemot det transportpolitiska tillgänglighetsmålets precisering om att kvaliteten för näringslivets transporter ska förbättras samt för att skapa förutsättningar för Godstransportstrategins mål om effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.

#### *Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

Idag är kapacitetsbelastningen hög på Södra och Västra Stambanan, vilket ger begränsade möjligheter att utöka godstrafiken. På Västra stambanan körs idag mycket få godståg under persontrafikens högtrafiktimmor då körtiderna inte blir tillräckligt attraktiva. Med den trafikutveckling som prognosticeras kommer denna problematik förvärras på Västra Stambanan men kommer även uppstå på delar av Södra stambanan.

Åtgärderna i nationell plan ger vissa möjligheter att öka trafiken på Södra Stambanan, men då mycket av godstrafiken går längre sträckor så blir effekterna begränsade. Undantaget är sträckan söder om Hässleholm, där den planerade kopplingspunkten ger möjligheter för regionalstågstrafiken att flyttas över från Södra Stambanan, vilket minskar kapacitetsbelastningen för den sträckan. Den frigjorda kapaciteten söder om Hässleholm bidrar dock till att skapa en värre kapacitetsituation på sträckan Hässleholm – Alvesta vilket leder till undanträngningseffekter av godstrafiken.

#### *Antagande med nya stambanor:*

Den frigjorda kapaciteten som nya stambanor medför skulle kunna användas för att t.ex. öka godstrafiken och skapa en överflyttning från väg till sjöfart och järnväg. De beräkningar som gjorts av infrastruktur, persontrafikering, gångtider och tidstillägg resulterar i ett utökat spårutrymme för godstrafiken på framförallt Södra och Västra stambanan.

Nya stambanor ger möjligheter att köra godståg på befintlig stambana även under persontrafikens rusningstimmar då det idag är svårt att få fram godståg. Detta är ett önskemål som uttryckts av godsoperatörer och är extra viktigt för långa reserelationer (exempelvis Göteborg-Umeå/Luleå och Hamburg-Hallsberg). Som exempel kan det då vara möjligt för godståg att avgå från Hamburg i lågtrafik, och köra längs Södra Stambanan mot Hallsberg även om det inte är lågtrafik där.

Tabell 3 visar (ur Samgods) möjligt antal godståglägen (enkelturer) per dygn i de godsstråk som finns på Västra och Södra stambanan i ett läge där nya stambanor inte färdigställda (Basprognos 2040) samt ÖSU3.0.

Tabell 3 Antal teoretiskt möjliga avgångar (enkelturer) för godståg.

Relation	Basprognos 2040	ÖSU 3.0
Älvsjö - Katrineholm	55	+36
Katrineholm - Hallsberg	91	+44
Hallsberg - Falköping	80	+53
Falköping - Olskroken	71	+34
Katrineholm - Norrköping	150	+79
Norrköping - Mjölby	48	+101



Mjölby	-	Nässjö	150	+58
Nässjö	-	Älmhult	92	+110
Älmhult	-	Lund	76	+85

Det finns fler delsträckor för Södra och Västra Stambanan än de som anges som relationer ovan. Underlaget i Tabell 3 bygger på den delsträcka i respektive relation som har lägst antal möjliga tåglägen.

Att frigöra kapacitet på Västra och Södra stambanorna innebär också att godstrafiken till och från destinationer norr om Mälardalen kan öka. De befintliga stambanorna i södra Sverige begränsar idag godstrafiken som skulle kunna gå på Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan, Norra stambanan, Ostkustbanan, Ådalsbanan och Botniabanan.

### 3.2. Punktlighet för långväga godstransporter

För att ge bra förutsättningar att gods ska transporteras på järnväg och att den ska upplevas som attraktiv är det viktigt att punktligheten är tillräckligt hög. Trafikverkets mål, som är satt tillsammans med övriga aktörer, är att 95 procent av alla tåg ska vara punktliga dvs ankomma till slutstation högst 5,9 minuter efter tidtabell. Målet om 95 % punktlighet gäller både korta och långa tågupplägg. Generellt har dock långväga tågssystem genomsnittligt en lägre punktlighet.

*Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

Idag är kapacitetsbelastningen hög på Södra och Västra Stambanan, vilket ger en relativt låg punktlighet inte minst för godstrafiken på Södra och Västra Stambanan. Åtgärderna i nationell plan ger förbättringar på vissa sträckor på främst Södra Stambanan, men även på Västra stambanan bidrar punktinsatser till att godstågens framkomlighet ökar. Då mycket av godstrafiken går längre sträckor blir dock effekterna begränsade.

*Antagande med nya stambanor:*

Med nya stambanor förbättras kapacitetsläget på Södra och Västra Stambanan, vilken kan ses i tabellerna i kapitel 2.1. Den främsta orsaken till detta är att snabbtågen trafikerar den nya stambanan, vilket ger färre tåg och en mer homogen hastighet för de tåg som fortsatt trafikerar Södra och Västra Stambanan. Då det finns ett samband mellan kapacitetsutnyttjande och punktlighet, är det troligt att även punktligheten för godstågen på Södra och Västra Stambanan kommer att förbättras med nya stambanor. Det finns dock en stor osäkerhetsfaktor i detta, då det beror på hur mycket godstrafiken ökar, när på dygnet den går och vad som händer med regional- och pendeltågstrafik.

### 3.3. Möjlighet att köra långa godståg

Idag tillåter Trafikverket upp till 750 meter långa godståg på Malmbanan, medan resterande delar av järnvägsnätet framförallt trafikerar av 630 meter långa tåg. Enstaka tåg upp till 730 meter framförs även på Södra stambanan och det är även genomförbart att hitta tåglägen på andra banor vid specifika tidpunkter beroende på bland annat trafikmängd, antal långa mötesstationer eller förbigångsspår samt avstånden mellan dessa. Enligt riktlinjerna i TEN-T-förordningen EU (nr) 1315/2013 ska medlemsstaterna om det är möjligt, uppfylla kravet att banor som tillhör TEN-T-stomnät för godstrafik ska möjliggöra trafik med minst 740 meter långa tåg år 2030.

För att bidra till det transportpolitiska målets precisering om att kvaliteten för näringslivets transporter ska förbättras samt för att skapa förutsättningar för Godstransportstrategins mål om effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter behöver förutsättningarna för att köra längre tåg förbättras.

*Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

Idag är möjligheten att köra långa godståg (750 m) begränsad på Västra och Södra Stambanan. För att bidra till det transportpolitiska målets precisering om att kvaliteten för näringslivets transporter ska förbättras samt för att skapa förutsättningar för Godstransportstrategins mål om effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter behöver förutsättningarna för att köra längre tåg förbättras. Genom satsningen i Nationell plan 2018-2029, Projektet Långa, stora, tunga tåg (LTS), kommer hela TEN-T stamnät (och övergripande nät) vara möjligt att trafikera med långa tåg år 2030. Där kapacitetsutnyttjandet är högt, exempelvis på Västra och Södra stambanan, är dock möjligheten att ge tåglägen till långa tåg mer begränsad.

Åtgärder krävs också på de större rangerbangårdarna för att dessa ska kunna hantera längre tåg, exempelvis Sävenäs rangerbangård som är en av landets stora rangerbangårdar. Under innevarande planperiod planeras en omfattande upprustning och ombyggnad av denna bangård. Bland annat kommer rangerbangården, inom ramen för LTS-projektet att utformas med ett antal spår för 750 m långa tåg.

*Antagande med nya stambanor:*

Med nya stambanor förbättras kapacitetsläget på Södra och Västra Stambanan, vilket ger en större möjlighet till trafikering med långa godståg. Detta är en viktig effekt, då det är ett TEN-T krav. Det är dock viktigt att säkra tillgång till terminaler för 750 m långa tåg, för att möta ett eventuellt ökat behov.

### 3.4. Fördröjningstid godstrafik

Ett stort problem för godstrafik på järnväg i många relationer är den relativt stora andelen transporttid som utgörs av väntetid för möten med andra tåg, tid för att anpassa sig till långsammare tåg eller tid för att släppa förbi snabbare tåg. Därför är det angeläget att andelen fördröjningstid för godståg på banor med betydande godstrafik ska minska.

Andel fördröjningstid för godståg definieras som den andel av transporttiden som utgörs av planerad tid för möten med andra tåg, tid för att anpassa sig till långsammare tåg eller tid för att släppa förbi snabbare tåg. Andelen kan exempelvis beräknas genomsnittligt över dygn eller för en viss tidsperiod. Andel fördröjningstid blir ett indirekt mått på medelhastighet som kan uppnås. Fördröjningstiden har ett starkt samband med kapacitetsutnyttjandet så vid ett lågt kapacitetsutnyttjande kan andelen fördröjningstid hållas på en låg nivå.

*Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

Kapacitetsbelastningen är idag hög på Södra och Västra Stambanan, vilket ger en relativt låg punktlighet inte minst för godstrafiken på Södra och Västra Stambanan. Fördröjningstid godstrafik kan därför antas vara en betydande brist för Södra och Västra stambanan då fördröjningstid har nära samband med ett högt kapacitetsutnyttjande. Åtgärderna i nationell plan ger förbättringar på vissa sträckor på främst Södra Stambanan, exempelvis på sträckan Hässleholm-Lund, men då mycket av godstrafiken går längre sträckor så antas effekterna bli begränsade.

#### *Antagande med nya stambanor:*

Med nya stambanor sjunker medelhastigheten på Södra och Västra Stambanan vilket gynnar godstrafiken. Fördröjningstiden (skogstiden) minskar kraftigt, vilket är en effekt som skattas högt av tågoperatörerna. Mellan Hallsberg och Göteborg kan godstrafiken köras på 3:20 – 3:45 även under rusningstrafik jämfört med o-alternativet där det tar 4:15 – 5:30 att köra sträckan. Det innebär att fördröjningstiden minskar mellan 55-105 minuter. Det finns minst 2 godskanaler tillgängliga med denna transporttid samtliga timmar dagtid. Mellan Nässjö och Malmö är det svårt att få fram mer än ett godståg per timme i rusningstrafik i o-alternativet. Transporttiden dagtid varierar mellan 3:55 och 4:30. Med nya stambanor sjunker transporttiden till ca 3 – 3:30 vilket innebär en minskad fördröjningstid på ca 60 minuter.

### 3.5. Tillgång till större väg-järnvägsterminaler

Det finns ett antal viktiga stråk och kopplingar till terminaler och hamnar för godstrafiken i Sverige.

För järnvägssidan antas gods från norra Sverige antas primärt ansluta via Hallsberg och gå vidare via Västra stambanan och Södra stambanan. Hallsberg är en central nod för gods, med kombiterminal och rangerbangård. Viktiga kopplingar både västerut mot Västra och söderut mot Södra stambanan (via sträckan Hallsberg – Mjölby).

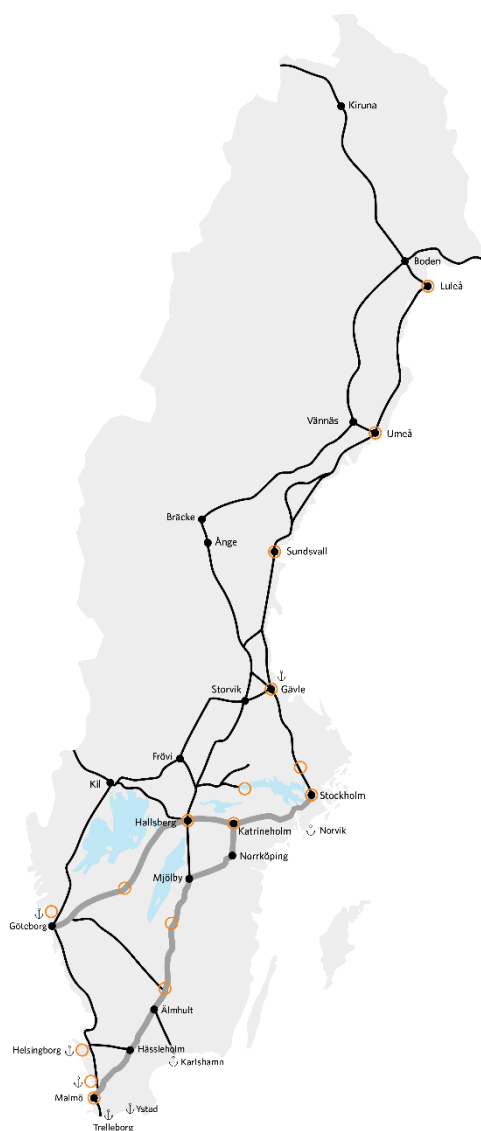
- Västra stambanan, Hallsberg – Göteborg
- Kombiterminal i Falköping
- Hamn i Göteborg
- Rangerbangård i Göteborg
- Kombiterminal i Göteborg
- Södra stambanan, Mjölby – Malmö
- Kombiterminal i Alvesta
- Kombiterminal i Nässjö
- Hamn i Malmö
- Kombiterminal i Malmö

Ett antal viktiga hamnar ligger i anslutning till framförallt Södra stambanan. För dessa är det viktigt med bra anslutningar till någon av stambanorna.

- Norrköpings Hamn – Mjölby (Västra)/Katrineholm (Södra)
- Norviks Hamn/Nynäshamn – Älvsjö – Södertälje (via Södertälje hamn)
- Karlshamn – Sydostlänken – Älmhult (Södra)
- Malmö/Helsingborg – norrut via Södra stambanan
- Trelleborg och Ystad – norrut via Södra stambanan

### Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?

I dag finns begränsningar avseende tillgång till ett antal större väg-järnvägsterminaler, t ex Hallsberg, Sävenäs Rangerbangård och Malmö Godsbangård. En del av dessa brister byggs bort i innevarande planperiod, exempelvis genom dubbelspår Hallsberg – Degerön, upprustning och ombyggnad av Sävenäs Rangerbangård. Åtgärder planeras också för Malmö Godsbangård, men trots detta kommer brister att finnas kvar efter planperioden. Hur mycket detta kommer att påverka den långväga godstrafiken är osäkert, då en del tåg kan förväntas gå vidare över Öresundsbron och vidare mot kontinenten via den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen. Det är främst kombi-/ och containertåg som detta gäller, och de förväntas öka i framtiden.



Figur 14 Karta över Södra stambanan och Västra stambanan med de viktigaste stråken för godstrafik mellan södra och norra Sverige. Ankare visar större svenska hamnar och gula cirklar större väg-järnvägsterminaler. Antagande med nya stambanor:

Då ett flertal av de större väg- järnvägsterminalerna ligger i anslutning till Västra och Södra stambanan (12 av 18 identifierade i landet) förbättras tillgängligheten till dessa då ökad godstrafik med järnväg möjliggörs.

Brister på vissa av terminalerna kan dock begränsa möjligheterna att nyttja möjligheten till ökad trafik, vilket har analyserats närmare i en känslighetsanalys.<sup>9 10</sup>

När kapaciteterna för dessa terminaler testas i modellen, minskar transportarbetet med runt 300 miljoner tonkilometer, eller knappt 1 %. De terminaler som når kapacitetstaket i analysen är Jordbro och Årsta.

I scenarier där transportarbetet ligger på en högre nivå initialt, får begränsningarna i terminalkapacitet större effekt än så. I ett scenario som bygger på godsefterfrågan, nodkostnader, länkkostnader och kapacitet från en tidigare version av Samgodsmodellen, hamnade transportarbetet för godstransporter på järnväg på 35,7 miljarder tonkilometer vid byggandet av höghastighetsbanor. När terminalkapaciteten ovan lades in, sjönk transportarbetet till ca 34 miljarder tonkilometer. Det innebär en minskning med 4,8 %. De terminaler som nådde kapacitetstaket i denna analys var Årsta och Älmhult.

### 3.6. Godstrafik till kontinenten

EU-kommissionen har i sin strategi för en hållbar transportsektor presenterat ett antal milstolpar för att minska utsläppen från transportsektorn. I denna nämns bland annat att till år 2050 är målet att varutransporter med tåg ska ha fördubblats.<sup>11</sup> För att möta detta mål har ökade möjligheter för godstrafik på framförallt Södra Stambanan en viktig roll att spela för framtida godstrafik mot kontinenten. Den trafiken kommer att få andra förutsättningar när förbindelsen över Fehmarn Bält är färdigställd.

I de transportpolitiska målens preciseringar nämns att åtgärder som genomförs ska förbättra tillgänglighet mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder, i syfte att stärka svenskt näringsliv på den internationella marknaden. Det finns även en strategi för överflyttning av gods från väg till järnväg framtagna.<sup>12</sup>

För att möta EU:s ambitioner och bidra till preciseringen av de transportpolitiska målen att tillgängligheten ska förbättras mellan Sverige och andra länder har framförallt sträckan Stockholm-Malmö/Köpenhamn en viktig roll att spela för framtida godstrafik mot kontinenten när förbindelsen över Fehmarn Bält är färdigställd.

#### *Nuläge, vad löser åtgärder i nuvarande nationell plan?*

Idag är kapacitetsbelastningen hög på Södra och Västra Stambanan, vilket ger begränsade möjligheter att utöka godstrafiken. Åtgärderna i nationell plan ger vissa möjligheter att öka trafiken på Södra Stambanan, men då mycket av godstrafiken går längre sträckor så blir effekterna begränsade. Godstrafiken dras också med långa fördröjningstider och bristande punktlighet. Läget bedöms bli något bättre då objekten i nationell plan är genomförda, dock fortsatt begränsat med kapacitet, bristfällig punktlighet och fördröjningstider. En väsentlig förbättring sker för delen från Öresundsbron och vidare till Hamburg genom att den fasta förbindelsen över Fehmarn bält färdigställs. Det är dock osäkert hur många tåglägen som

---

<sup>9</sup> Trafikverket (2021) *Samgodsanalys av nya stambanor – konsekvenser för godstrafiken fram till år 2040* (2021:20)

<sup>10</sup> WSP (2020) *Analysis Samgods system design for a high speed railroad scenario* (TRV 2020/60559)

<sup>11</sup> Europakommissionen (2020) *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*.

<sup>12</sup> Regeringskansliet (2018) *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi* (N2018.21)

kommer att tilldelas godståg från Sverige för resa genom Danmark, vilket kan innebära en brist även framöver.

#### *Antagande med nya stambanor*

När fjärrtågtrafiken flyttar till en ny bana förbättras kapaciteten på den befintliga stambanan, samtidigt som fördröjningstiderna minskar och förutsättningarna blir bättre för ökad punktlighet. Det gör det möjligt att öka godstrafiken och skapa en överflyttning från väg till järnväg. Det ger också möjlighet att fullt ut kunna nyttja de möjligheter en ny förbindelse över Fehmarn Bält ger genom att kunna transportera mer gods till kontinenten. På detta sätt stärks kopplingarna mellan Sverige och Europa vilket illustreras av Figur 15 nedan.



Figur 15 Södra stambanan och godsflöden ner mot Europa.

## 4 Källförteckning

- EU-kommissionen (2020) *Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>
- Regeringen (2018) *Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018-2029, beslut om byggstarter 2018-2020, beslut om förberedelse för byggstarter 2021-2023 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018-2029 (rskr. 2016/17:101) (N2018/03462/TIF)*. <https://www.regeringen.se/49c2fc/contentassets/7d1e85a49c884699a789144c7b16e928/faststallelse-av-nationell-trafikslagsovergripande-plan-for-transportinfrastrukturen-for-perioden-2018---2029.pdf>.
- Regeringskansliet (2018) *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi (N2018.21)* <https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>.
- Trafikverket (2018) *Nya stambanor – ny generation järnväg*.
- Trafikverket (2020) *Prognos för persontrafiken 2040 (2020:128)*.
- Trafikverket (2021) *Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport inför revidering av nationell plan 2018-2029 (2020:271)*. <https://www.trafikverket.se/contentassets/0857866ff29049bdbc9dce552e2e42f9/geografiska-brister-pa-systemniva-ver-1.0-2021-02-12.pdf>.
- Trafikverket (2021) *Samgodsanalys av nya stambanor – konsekvenser för godstrafiken fram till år 2040 (2021:20)*
- WSP (2020) *Analysis Samgods system design for a high speed railroad scenario (TRV 2020/60559)*



# Bilaga: De transportpolitiska målen

## TRANSPORTPOLITIKENS ÖVERGRIPANDE MÅL

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

### FUNKTIONSMÅL

#### Tillgänglighet

*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.  
Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.*

### HÄNSYNSMÅL

#### Säkerhet, miljö och hälsa

*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.*

Preciseringar av funktions- och hänsynsmål

För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet anges följande preciseringar:

### FUNKTIONSMÅL

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

### HÄNSYNSMÅL

Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Källa: Proposition (2008/09:93), Mål för framtidens resor och transporter



