

2020-02-24

Region Östergötland

Remissvar på Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik

2019-11-07 TSN 2018-48

Förslaget Tågstrategisk målbild från Region Östergötland är inte ett relevant scenario för vad som är önskvärt 2040 för regionala trafiken utifrån behovet av omställning för att uppnå klimatmålen. Utgångsförutsättningarna i utredningen är inte heller relevanta för framtiden eftersom de baseras på dagens prissättning på transporter ur trafikbolaget Östgötatrafikens företagsekonomiska perspektiv. De samhällsekonomiska förutsättningarna och målen för hållbar utveckling och klimatmål måste vara utgångspunkterna för den samhällsplanering som är Regionskontorets uppdrag.

Denna grundläggande felsyn leder till att utvecklingen av relationen mellan busstrafik och spårburen trafik inte beaktas på ett adekvat sätt. Det tar sig så kontraproduktiva uttryck som att utredningen förordar nedlagd trafik på järnvägen Tjustbanan till förmån för investering i ökad busstrafik och ökad biltrafik.

En annan konsekvens är att utredningen endast behandlar tågtrafik där vi har persontrafik idag. Istället måste man se behovet utifrån resandeunderlaget i hela länet och utveckla spårtrafiken på banor utan persontrafik och visa var behovet att bygga ut nya banor finns. Man behandlar inte heller lätta spårfordon som duospårvagnar vilka öppnar nya möjligheter för ökat resandeunderlag genom att de hinner med fler stopp. De kan ersätta en stor del av regional busstrafik och därmed minska koldioxidutsläppen påtagligt.

Genom att utredningens utgångspunkter inte är relevanta uppfyller den inte Region Östergötlands utvecklingsmål och trafikmål. Målen enligt Regionalt utvecklingsprogram RUP 2030 är: -stärka Östergötland som flerkärning stadsregion –arbete för utveckling av Östergötlands alla delar –ställa om Östergötland till en robust och resurssnål region. Enligt Regionalt trafikförsörjningsprogram RTP 2030 ska kollektivtrafiken vara –ett positivt sätt att resa för medborgare, samhället och miljön –ett attraktivt och enkelt sätt att resa –ett verktyg för en hållbar regional utveckling –ett klimatpositivt sätt att resa.

Utredningens utgångspunkter redovisas inte på ett transparent sätt och motiveras inte med faktaargument. På sidan 9 slås fast att regional tågtrafik är väldigt lämpligt för resor på 10-

100 km/10-60 minuter och det bästa erbjudandet. Sedan kontrasteras det med att regional busstrafik är ofta mer ändamålsenligt val för önskad funktionalitet och faktiska behov. Det förklaras inte varför eller ges belägg för hur.

Inom mindre än tio år måste vi ha minskat koldioxidutsläppen från trafiken kraftigt för att uppnå klimatmålet i Parisavtalet och hejda en oåterkallelig klimatkatastrof. Den stora potentialen för minskning ligger i biltrafiken i städerna och mellan städerna. Med hållbar stadsplanering genom allsidiga stadsdelar, cykelvägar, attraktiv kollektivtrafik och bilpooler kan bilanvändningen minska till en fjärdedel. I stora städer som Linköping och Norrköping är spårväg lösningen.

Men man får inte glömma att minska behovet att resa är viktigt. Strävan att bo inom cykelavstånd från arbetet och andra viktiga målpunkter är grundläggande. Ökat pendlingsavstånd genom snabbare restid ökar energiförbrukningen och är inte önskvärt för de flesta. Godstrafik behandlas inte i utredningen trots att omställning från lastbil till tåg är avgörande för klimat, miljö och trafiksäkerhet.

Mellan städerna och de stora tätorterna där många färdas samma väg är kollektivtrafiken det självklara transportsättet. Här är spårburen kollektivtrafik det bästa samhällsekonomiskt, för miljö, klimat och resandestandard. Energimässigt är spårtrafik bäst genom direktmatning med el. Elmotorer har tre gånger högre verkningsgrad än förbränningsmotorer. Stålhjul mot stålräls ger mycket lågt rullmotstånd jämfört med gummihjul på asfalt. Miljö- och klimatmässigt är spårtrafik helt överlägsen mot buss. Det är förstås bättre med förnybara bränslen som biogas än fossilbränslen men alla förbränningsmotorer ger koldioxidutsläpp. Batteridrivna bussar är inte bra genom batteriernas belastning på sällsynta ändliga naturresurser.

Den samhällsekonomiska kostnaden för spårtrafik är lägre än för buss om resandeunderlaget är stort vilket det blir i det regionala nätet. Spårtrafiken har högre fasta kostnader men lägre driftskostnader. En förare i spårfordon betjänar fler passagerare än en bussförare. Personalkostnaden är en tung del av driftskostnaden. Spårfordon har längre livslängd än bussar. Den lägre energiförbrukningen är största anledningen till spårfordons låga driftskostnad. Spårfaktorn kallas den effekt som innebär att fler väljer kollektivtrafik istället för bilen om det är spårfordon och inte buss. Erfarenheten visar att det är minst 30% och i en del fall mycket fler som väljer att åka kollektivt med tåg och spårvagn än med buss. Det har stor betydelse för miljö, klimat och samhällsekonomin.

Dagens prissättning på transporter är inte relevant ur samhällsekonomisk synpunkt. Tunga landsvägstransporter lastbilar och bussar subventioneras med skattemedel. Omställningen till långsiktigt hållbara transporter kräver att priset som styrmedel måste ändras i linje med samhällsmålen. Kilometerskatt för tung vägtrafik används i andra länder för att rätta till detta. Förslaget utgår från den orimliga förutsättningen att den samhällsekonomiskt felaktiga prissättningen ska gälla även 2040.



En allvarlig brist i utredningen är att man inte behandlar lätta spårfordons stora potential att ge attraktiv kollektivtrafik med stor positiv miljö- och klimateffekt. Duospårvagnar har dubbla elsystem för att kunna köra både på järnväg och på stadsspårnät. De används i Tyskland för trafik mellan och inom städer. Genom att de har bättre acceleration och retardation hinner de stanna på fler stationer än de tunga tågen. Det gör att resandeunderlaget för spårtrafik ökar och landsbygden utmed spåren mellan de stora tätorterna får bättre service. Det är betydelsefullt när omställning till hållbart samhälle gör att fler behöver arbeta i areella näringarna.

De lätta spårfordonen kan spela stor roll i den regionala trafiken. De ersätter stor del av den regionala busstrafiken. Problemet med expressbussar som fastnar i bilköer inom städerna löses då spårvagnen har egna spår. Många fler ställer bilen för att åka kollektivt. Här ligger den stora vinsten för klimatet, miljön, ekonomin och resestandarden. Det ger möjlighet att rusta upp spår och bygga nya spårsträckor där det finns behov.

Tittar man på figur 5 sidan 11 som visar relativa pendlingsmönster på tätortsnivå och jämför med det föreslagna tågnätet ser man att stora delar av länets behov har missats. Följande banor behöver rustas upp med elektrifiering och spårförbättring respektive nybyggnad av banor.

Stångådalsbanan från Linköping mot Kalmar och Tjustbanan mot Västervik behöver elektrifieras och få helsvetsad räls på de sträckor där det inte gjorts än. På de här banorna kan duospårvagn med stopp på småorterna öka regionala kollektivresandet mycket.

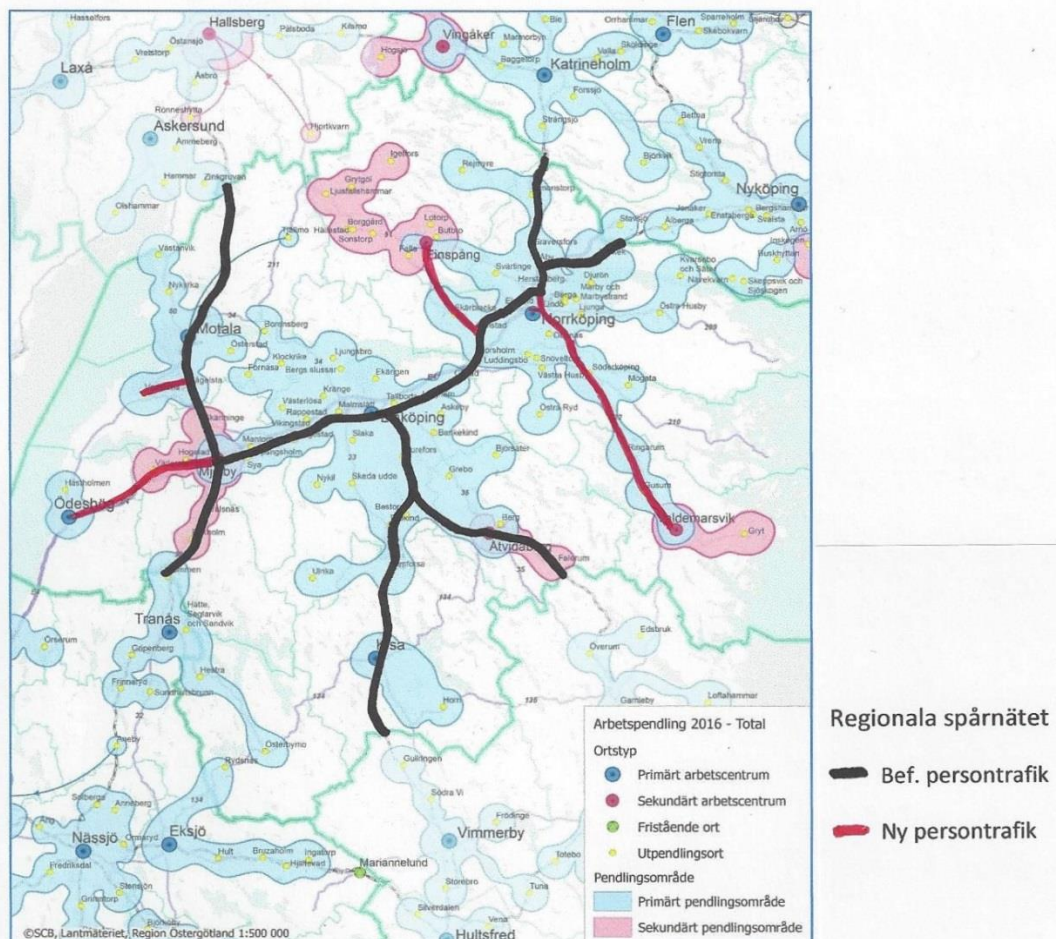
Finspång (21577 inv) har järnväg till stambanan i Kimstad men har bara godstrafik. Banan behöver förbättras och elektrifieras. Det ger Finspång bra förbindelse till Norrköping och Linköping.

Söderköping (14521 inv) och Valdemarsvik (7920 inv). Här behöver den nedlagda järnvägen ersättas med nytt spår. Det kan med fördel trafikeras med duospårvagn som går via Norrköpings spårvägsnät. Det finns ett interregionalt behov av fortsättning mot Kalmar.

Vadstena (7421 inv) behöver förnyat spår till dubbelspåret Motala-Mjölby i Fågelsta. Från Vadstena är det lämpligt med duospårvagn till Godegård via Motala respektive till Mjölby.

Ödeshög (5343 inv) bör få spår via Väderstad till Mjölby som kan trafikeras med duospårvagn.

I VTI:s forskningsprojekt Lätta spår/Light Railway finns fakta om duospårväg. De utredde bland annat duospårslinje Finspång-Kimstad-Norrköping-Söderköping och mellan universitetscampus Linköping och Norrköping.



Figur 5 – Relativa pendlingsmönster på tätortsnivå (SCB 2016)

Ingemar Hillerström

Trafikgruppen, Naturskyddsföreningen Norrköping