

Höghastig



hastighetståg

en bra affär

Med kortare restider kan tåget ge bättre tillgänglighet som gynnar samhällsutvecklingen. Om och var det är lönsamt att satsa på höghastighetståg och hur snabbt de bör köra försöker KTH och WSP att ta reda på.

I LÄNDER MED höghastighetsbanor, exempelvis Frankrike och Spanien, kan man se att tågresandet har ökat i takt med att banorna har byggts ut. Orter som tidigare led av hög arbetslöshet har vitaliserats. Samtidigt har tåget tagit marknadsandelar från flyg och bil. Ett system med höghastighetsbanor får positiva effekter på samhället, hävdar Oskar Fröidh, forskare vid Järnvägsgruppen på KTH.

– Det ger framförallt ökad tillgänglighet, och med en överflyttning av bil- och flygresenärer till tåg får man ett mer miljövänligt transportsystem. Tåget är oslagbart när det gäller snabba förbindelser mellan större och medelstora tätorter, säger han.

I ett projekt finansierat av Vinnova studeras möjliga effekter av ett framtida höghastighetsnät i Sverige ur ett samhälls- och företagsekonomiskt perspektiv. Sara Björnin Lidén är projektledare på samhällskonsultföretaget WSP, som driver projektet tillsammans med KTH.

– Vi försöker ta ett lite större grepp om höghastighetstågens vara eller icke vara i framtiden i Sverige.

Ett stort skäl till att vi fick bidrag för att göra den här studien var att Vinnova tyckte att det vore intressant att få frågan belyst av en oberoende aktör, säger hon.

Forskningsarbetet organiseras i fem delprojekt: optimal hastighetsstrategi, fordonstyp och systemlösningar, användardriven tjänsteutveckling, affärsmässighet samt samhällsnytta.

Man har inlett med att titta på var i Sverige det är marknadsmässigt intressant att ha höghastighetståg genom att analysera var flest människor reser i landet.

– Det är sträckningarna Stockholm, förbi Norrköping till Jönköping och därifrån till Göteborg eller Malmö – det vill säga Götalandsbanan respektive Europabanan – som är mest lönsamma. Det är inte så förvånande resultat, men bekräftar att de här sträckningarna är intressanta, menar Sara Björnin Lidén.

En viktig fråga när det gäller höghastighetsbanor i Sverige är vilket nätverk de ska ingå i på lång sikt och när de ska byggas ut. Av den anledningen genomför projektgruppen känslighetsanalyser av olika hastighetsnivåer för att se vad det betyder ur marknadssynpunkt. Utifrån olika framtidsscenarioer försöker man att ringa in den rätta eller den nödvändiga hastigheten som krävs för att det ska bli lönsamt att bygga banorna. Fyra hastighetsnivåer – 250, 300, 350 och 400 ki-

lometer i timmen – testas för tåg med olika standard.

– Det här är ett arbete som inte har gjorts tidigare och det är viktigt att få upp den här frågan på dagordningen. Banverket har nyligen bestämt sig för 320 kilometer i timmen som planeringsmål för den framtida Götalandsbanan. Nu tar vi reda på om det är en bra generell strategi för framtiden, säger Oskar Fröidh.

Tågtilverkaren Alstom Transport, medfinansierar i projektet, har under 25 år samarbetat med SNCF, Frankrikes motsvarighet till SJ, som successivt har byggt ut höghastighetsbanorna i Frankrike.

– Där har vi sett väldigt positiva samhällseffekter, när små orter gått från stagnation till tillväxt. Samma sak händer i Spanien och det är intressant för oss att medverka till att kunskapen ökar om nyttan av höghastighetståg även i Sverige, säger Anna-Kari Edenius, informationsdirektör på Alstom Transport i Sverige.

Enligt Sara Björnin Lidén hoppas man i slutet av projektet att kunna se vilken prisnivå som höghastighetstågen behöver ha för att investeringen ska gå runt ur företagsekonomiskt perspektiv.

– Vi vill även hitta en prisnivå som är samhällsekonomiskt lönsam, där vi tar hänsyn till nyttan för samhället i form av tidsvinster och miljöaspekter med mera, säger hon.



I mitten Anna-Kari Edenius, informationsdirektör på Alstom Transport i Sverige och Oskar Fröidh, forskare vid Järnvägsgruppen på KTH (nedersta bilden).