

Yttrande över inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering 2022-2033

Naturskyddsföreningen i Örnsköldsvik menar att EU:s ”Bottniska Korridor” visar att vårt inhemska miljöbränsle räcker?

Sveriges många och långa godstransporter är ett av de argument som ifrågasätter inhemskt hållbara fordonsbränslen under tiden till 2050!

Vi tror att en blandning av flera kompletterande lösningar kraftigt minskar klimat- och miljöutsläpp och möjliggör inhemskt, hållbara, fossilfria miljöbränslen.

Vårt synsätt är att ett enkelt kompletterande järnvägsbundet transportsätt kommer att avsevärt minska behovet av bränsle för långa transporter.

Tre olika lokala och regionala lösningar

Transportbehovet kan indelas i tre olika lokala och regionala lösningar;

- Lokala och tätortsnära godstransporter inom ca 30 km radie bör ske med elektriskt drivna lastfordon t.ex. sopbilar, lokalbussar och distributionsbilar. Befintliga fordon med etanol- eller vätgasbränsle kan användas under en övergångsperiod.
- I tätortsområden med ca 10 mils radie kan komplettering göras av transportfordon drivna med HVO-diesel eller Vätgas, som även används för icke elektrifierade järnvägsavsnitt.
- För fjärrtransporter över 15-100 mils radie bör järnvägstransporter prioriteras, antingen med containrar eller med lastbils ekipage som körs upp på järnvägsvagnar för vidare transport.

Förutsättningar för godstransporter på järnväg

- På- och avlastning ska kunna ske med kompletterande fordon på enkla hårdgjorda lokala lastplatser. Tidsrymden för lastmomentet bör inte överstiga 15 min, inklusive assistans av fordonsförare.
- Lastplatserna kan med fördel placeras nära järnvägen vid terminaler/industrier eller parkeringsområden.

Ovan nämnda lösningar kan ske med bilagd skiss på konceptet ”Flexiwaggon”. Lastningsmomentet kan ske under tiden som loket är kopplat till kontaktledning. Lämpligen införskaffas även ”Trailerlängdsvagn”.

Systemet kan fungera med eller utan dragfordon som är lastade på järnvägsvagnen. Slutdestinationer ska tillhandahålla el-dragbilar som hämtar trailers eller tillhandahålla chaufförer som kör av de lastade dragbilarna med släp från järnvägsvagnen.

Persontransporter samt mindre fordon på järnväg

I de första vagnarna på många nattåg finns normalt sitt- eller sovvagnar för persontransport. Det finns också möjlighet att transportera mindre transportbilar, husvagnar och även personbilar. Järnvägsvagnen rymmer i regel 4-5 ekipage per vagn. Dessa godstransporter skulle kunna ske på sträckorna Malmö - Göteborg - Stockholm - Luleå - Kiruna.

Förutsättningar för detta är att dubbelspår byggs för persontransporter med hastigheter 210-250 km/tim eller för godstrafik med hastigheter 120-160 km/tim. Nattetid bör täta avgångar ske kontinuerligt varje halv- eller heltimme.

Exempel på förbättringar med järnvägsutbyggnad utefter norrlandskusten

Ytterligare ett spår för Ostkustbanan behöver byggas utefter norrlandskusten mellan Gävle och Härnösand.

Befintliga parallella stambanor kan användas dock med lägre hastigheter (70-90 km/tim) och med lägre lastkapacitet.

Deletapper

För att snabbt komma upp till transportkapacitet är det viktigt att börja bygga ett 7 mil långt dubbelspår mellan Gävle och Söderhamn och samtidigt påbörja sprängning av tunnarna vid Söderhamn och Hudiksvall. **Då möjliggörs vidare transport via Kilafors till stambanan och till Östersund och inlandsbanan.**

I nästa etapp behöver resterande 12 + 5 milen Söderhamn-Sundsvall-Härnösand byggas med dubbelspår hela vägen, för att möjliggöra en effektiv godsbefordran. Samtidigt kan utbyggnaden nästan göra inrikesflyget överflödigt.

Snabbväxande region runt Skellefteå

Skellefteås snabbväxande region behöver arbetspendling. Detta innebär att behov uppstår att bygga ytterligare 8 mil dubbelspår från Dåvamyran i Umeå och 15 mil till Piteå - Luleå!