

Järnvägsföreningen i Lerum
c/o BAS
Hilleforsvägen 2
443 61 Stenkullen

Till
Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar över förslag till plan för transportsystemet 2018-2029

Dnr: N2017/05430/TIF

Återigen konstaterar Järnvägsföreningen i Lerum att inga utbyggnader föreslås av Västra Stambanan mellan Göteborg och Alingsås.

Med tanke på Västra Stambanans strategiska betydelse – lokalt, regionalt och nationellt – är det svårt att förstå att ett så viktigt och välmeriterat projekt som Göteborg – Alingsås inte får plats i planen.

- Sträckan Göteborg – Alingsås är den kapacitetsmässigt största flaskhalsen för järnvägstrafiken mellan Stockholm och Göteborg.
- För Göteborgs hamn är sträckan avgörande för att hamnen skall kunna utveckla sina järnvägstransporter.
- Kommunerna Göteborg, Partille, Lerum och Alingsås är överens. Ett nytt dubbelspår behövs. Markreservat finns i kommunernas översiktsplaner.
- En utbyggnad mellan Göteborg och Alingsås ger en robust och kapacitetsmässigt stark järnväg med en restid mellan Stockholm och Göteborg på 2 tim 30 minuter.
- Järnvägen Göteborg – Alingsås kan byggas i närtid.
- Projektet ger en mycket stor samhällsekonomisk nytta som huvudsakligen genereras mellan Göteborg och Floda/Håvared.

I förslaget till långtidsplan påpekas att etappen Floda – Alingsås på sikt bör byggas ut till fyrsparstandard för att komplettera förbigångsspåren öster om Alingsås. Att etappen Floda – Alingsås föreslås i stället för Göteborg – Alingsås är märkligt. Nedanstående tabell visar en översiktlig beräkning av de restidsvinstbaserade netto/nuvärdeskvoterna för de båda etapperna:

	Göteborg – Floda	Floda – Alingsås	Göteborg - Alingsås
Kostnad (K)	6,7	3,5	10,2
Nytta (N)	14,8	1,5	16,3
NNK	1,21	./ 0,57	0,6

Förklaringen till att Trafikverket föreslår sträckan Floda – Alingsås är att verket beräknat nyttan för hela sträckan Göteborg – Alingsås och sedan fördelat nyttan per kilometer utmed hela sträckan. Nyttan blir då lika stor per kilometer och man har valt att föreslå etappen Floda

– Alingsås, eftersom denna etapp bedömts vara billigast. Den är också kortast (15 km) men inte tillräckligt lång för att medge omkörning under gång. För det krävs 20 kilometer.

När man beräknar nyttan på de båda etapperna var för sig, framgår att sträckan Floda – Alingsås är samhällsekonomiskt olönsam. Den övervägande delen av den samhällsekonomiska nyttan tjänas på etappen Göteborg – Floda. Förklaringen är en ny järnvägssträckning i tunnel norr om befintlig bana som är ca 1 kilometer kortare än utmed befintlig bana och medger 7 min kortare restid med X2000.

De beräkningar som Trafikverket redovisat i Åtgärdsvalsstudien är ytterst summariska och diskutabla. Inte desto mindre har verket valt att själva göra en kvalitetsgranskning och själva revidera och godkänna sitt eget arbete, ett förfarande som inte är tillåtet inom näringslivet.

Angående finansieringen av tunneletappen Göteborg – Floda/Håvared norr om Aspen föreslår Järnvägsföreningen en hybridfinansiering där 50 kronor läggs på biljettpriiset på de långväga resorna som passerar tunneln. Beräkningar visar att etappen med denna finansieringslösning kan vara avbetald i sin helhet efter omkring 11 år.

Det svenska höghastighetsprojektet är kostsamt och kommer under lång tid att begränsa övriga nödvändiga investeringar i järnvägsnätet. De pengar som föreslås i långtidsplanen för höghastighetsprojektet borde istället satsas på upprustning och utbyggnad av stambanorna. Höghastighetsprojektet borde organiseras i ett eget bolag med ansvar för finansiering och utbyggnad.

Järnvägsföreningen i Lerum hemställer

att hela sträckan Göteborg – Alingsås tas med i planen för utbyggnad under planperioden 2018 – 2029.

att om en etapputbyggnad skulle vara aktuell, så skall etappen Göteborg – Floda/Håvared prioriteras.

att höghastighetsprojektet lyfts ut ur planförslaget och läggs i ett särskilt bolag med särskild finansiering.

att det finansiella utrymme som då frigörs satsas på den mycket lönsamma etappen Göteborg – Floda.

att som andrahandslösning hybridfinansiera etappen Göteborg – Floda/Håvared.

Bilagor:

Samhällsekonomiska beräkningar

Järnvägsföreningens folder om sträckan Göteborg – Floda - Alingsås