

Diarienummer N2015/4305/TIF

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

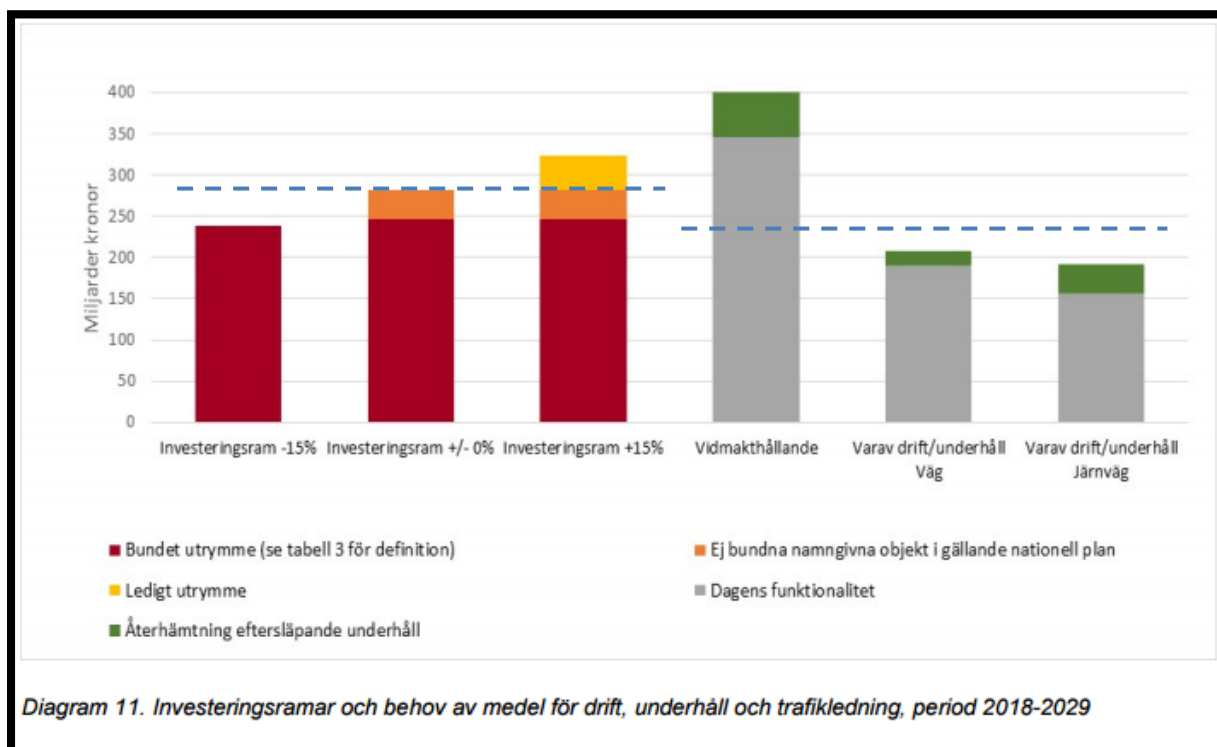
Västra Stambanegruppens svar på Trafikverkets inriktningsunderlag för 2018-2029

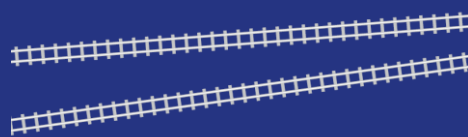
Remissvar

Västra Stambanegruppen delar Trafikverkets bedömning att med de begränsade medel som finns att tillgå, i förhållande till anspråk på investeringar, måste prioriteringar i hög grad göras till förmån för befintliga anläggningars vidmakthållande och utveckling.

Vi vill samtidigt understryka att vägen framåt måste vara utveckling, men utan att tumma på funktionaliteten på befintlig infrastruktur. Detta är dock oförenligt med de befintliga ekonomiska ramarna, som enligt vår mening inte är tillräckliga för att uppfylla det transportpolitiska målet.

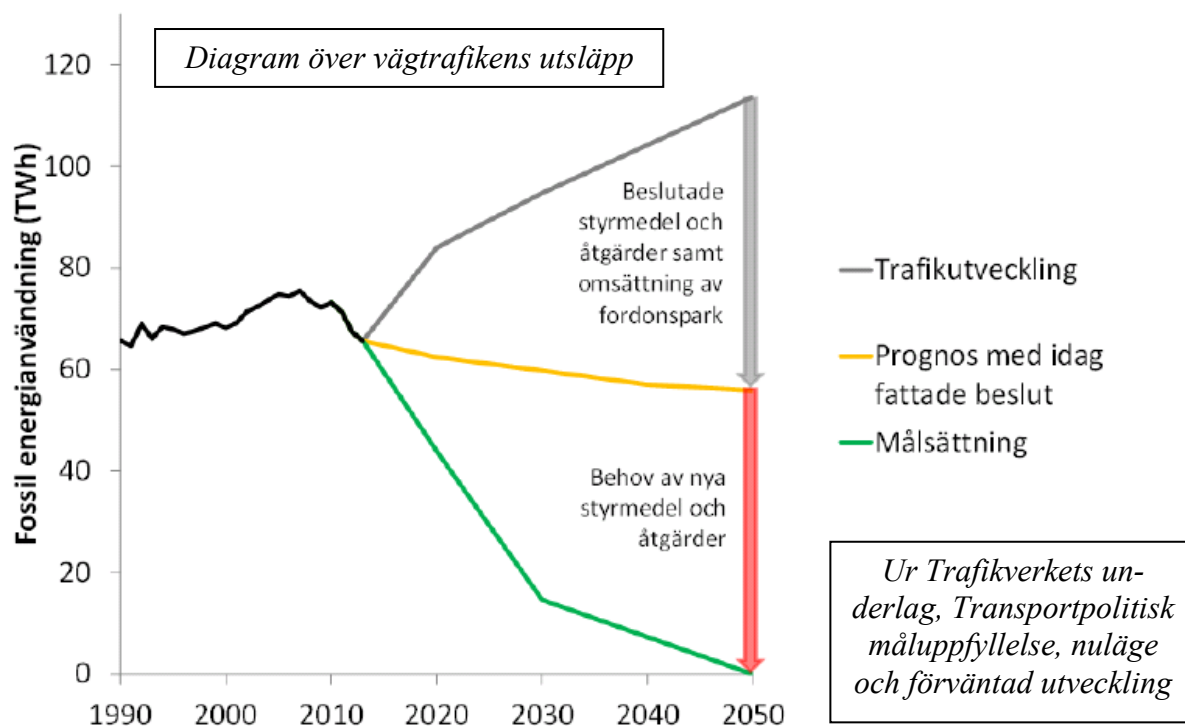
Följande diagram ur Trafikverkets underlag illustrerar problematiken väl.





Hållbart transportsystem

Den stora hållbarhetsutmaningen kräver en massiv förflyttning av trafik: från väg till järnväg och sjöfart på godssidan och för persontransport från väg och flyg till järnväg/spårtrafik och gång- och cykeltrafik. Efterfrågan på just järnväg blir i det här avseendet mycket dominant, beaktat både prognosberäkningar och behovet av målstyrning för att klara klimatutmaningen. Dessa faktorer tillsammans med konstaterat bristande funktionalitet, kapacitet och robusthet i det svenska järnvägsnätet ger ett mycket otillfredsställande resultat.



Godstransporter

För godstransporter finns stora potentialer att minska dess utsläpp och effektivisera transporten genom förflyttning från lastbilstrafik till järnväg, men för detta krävs förutom omfattande trimningar även strategiska kompletteringar i järnvägssystemet om den stora efterfrågan på spårkapacitet ska kunna mötas.

Systemperspektiv och fokus på intermodalitet tror vi är viktiga verktyg i de avvägningar som måste göras:

”Viktigt är att tänka hela transportkedjan snarare än varje trafikslag för sig. Järnvägspendlar som kan ta en stor volym till och från hamnen är fortfarande något som växer såväl i Sverige som i Europa. Sjöfarten kräver en väl fungerande landinfrastruktur för att kunna operera effektivt”. (rapport Sjöfart, rubrik Intermodalitet)



Persontransporter

Liksom för godstransporter har järnvägstrafik goda möjligheter att minska utsläppen från persontransporter, både vad gäller daglig pendling och längre resor, som idag görs med bil respektive flyg. Men en sådan utveckling kräver att det finns kapacitet för trafikering som med dessa olika funktioner kräver olika hastighet, stoppbild och turtäthet. Av denna anledning ser Västra Stambanegruppen att stora nyinvesteringar måste till i form av nya höghastighetsbanor mellan våra storstäder, vid sidan av en utvecklad Västra Stambana, vars kapacitet redan idag ligger på bristningsgränsen.

Västra Stambanan

Västra stambanan är idag den enda spårbundna länken mellan Stockholm/Mälardalsregionen och Göteborgsregionen. Åtgärdsvalsstudien för Västra stambanan genom Västra Götaland visar klart på banans uppenbara brister och behov av kapacitetsförstärkningar. Efterfrågan på spårkapacitet på Västra stambanan är redan hög och kommer att öka enligt prognoserna samt som en effekt av nödvändiga styrmedel för bland annat minskad klimatpåverkan.

En investering i de aviserade nya stambanorna kommer inte under överskådlig tid att innebära någon ytterligare kapacitet till Västra stambanan, utan först när hela sträckningen Stockholm–Göteborg är färdigställd kan denna förväntas överta ändpunktsresor från Västra stambanan inklusive inrikesflyg. Ytterligare dubbelspår Alingsås–Göteborg är därför helt nödvändigt, både för att möta kapacitetsbehoven i närtid och klara trafikökningen på lång sikt. Västra Stambanegruppen ser en utbyggnad till fyrspar i de mest tätbefolkade lägena, från Göteborg och utåt, som en självklar investering för att kunna uppnå det transportpolitiska målet om samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Bakgrund

Trafikverket har tagit fram underlag för beslut om hur utveckling och vidmakthållande av transportinfrastrukturen bör inriktas under planperioden 2018-2029. Underlaget utgör grunden för den kommande infrastrukturpropositionen, som kommer att beslutas av Riksdagen. Därefter följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram nationell plan och länsplaner. Fastställelse av planerna beräknas till våren 2018.

Skövde 2016-02-25

Leif Walterum
Ordförande i Västra Stambanegruppen