

2022-02-17

Infrastrukturdepartementet

I2021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se och

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Västra stambanegruppen vill framföra följande synpunkter på förslaget.

En av Sveriges äldsta, men framförallt viktigaste, järnväg är Västra stambanan mellan landets två största städer och arbetsmarknadsregioner. I det förslag som nu gått ut på remiss finns inga större kapacitetshöjande åtgärder. Detta trots att redan inför arbetet med innevarande plan pekade regeringen ut banans västra del som en betydande brist.

Västra stambanan har sedan länge haft en kronisk, men nu eskalerat till akut, kapacitetsbrist och är samtidigt den viktigaste järnvägskopplingen för Sveriges godstransporter till landets viktigaste hamn; Göteborgs hamn. Trafikverkets åtgärdsvalsstudie 2015 (!) pekar ut att den enskilt viktigaste åtgärden skulle vara att reinvestera i två extra spår mellan Göteborg och Alingsås.

Västra stambanegruppens 15 medlemskommuner och två kommunalförbund delar tillsammans med regionerna i Västra götaland, Örebro och Sörmland, den synen och argumenten för att öka kapaciteten och kapa restiden för alla trafikslag är väl dokumenterade och kända.

Att vårda det vi har bör även innefatta att åtgärda sådana akuta brister i befintlig infrastruktur som Västra stambanan utgör. Banans funktion behöver inte enbart underhållas, utan måste också förstärkas för att klara nuvarande transportbehov av såväl personer som gods. De mindre åtgärder för att förstärka banan är bra, men otillräckliga.

I Trafikverkets förslag finns en vilseledande formulering på s 13; ”Satsningar fortsätter på de fyra särskilt utpekade transportflöden – Västra stambanan, Södra stambanan, norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen) – och det eftersatta underhållet kommer där att kunna minskas, med förbättrad eller oförändrad robusthet som följd. Under gällande planperiod har viktiga åtgärder genomförts på Södra och Västra stambanan och nu skiftas fokus mot Malmbanan och norra godsflödet”.

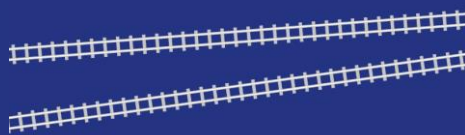
I fallet Västra stambanan är detta inte sant vad gäller större investeringar! Skulle Trafikverkets förslag också bli regeringens beslut innebär det att järnvägsförbindelsen mellan Sveriges två största städer inte kommer ha någon avgörande förstärkning av kapaciteten på en tidsperiod av 25-30 år.

Det har inte Sverige varken tid eller råd med!

Regeringen bör därför omgående ge Trafikverket i uppdrag att fortsätta arbetet med att lösa upp knutarna i Västra stambanans båda ändar.

Målsättning 250 km/h

Vi i Västra stambanegruppen tog förra våren fram ny rapport som sammanställer vad olika utredningar, analyser och rapporter genom åren sagt om Västra stambanan. Vi gav konsultbolaget fritt mandat att göra sin egen belysning och komma med rekommendationer.



Nästan hela banan har medelhögt eller mycket högt kapacitetsutnyttjande. Sträckan Göteborg-Alingsås toppar listan med linjedelar som har högst kapacitetsutnyttjande i landet. Trafikverket har vid ett flertal tillfällen konstaterat att banan är överbelastad, vilket påverkar trafiken negativt.

”Det finns därmed inte utrymme för den önskade utveckling av trafiken som uttrycks av såväl transportföretag som näringslivets aktörer, regioner och kommuner. Nuvarande, planerade satsningar kan knappt upprätthålla dagens kvalitet i stråket. Åtgärderna kan stärka robustheten, men ger ingen ökad kapacitet eller snabbare trafik”, konstateras i rapporten.

Att standarden på denna viktiga länk mellan Göteborg och Stockholm är efter år försämrats, utan att ett krafttag tas för att utveckla är milt uttryckt förvånande. **En tydlig målbild för regeringen, Trafikverket, näringslivet samt nuvarande och framtida resenärer, borde vara att Västra stambanan i närtid får en standard som klarar 250 km/h för persontrafiken och 750 m långa godståg.**

Den målsättningen gör att tågoperatörerna på Västra stambanan kan leverera persontransporter mellan Stockholm – Göteborg på 2:30!

De mest centrala åtgärderna är nytt dubbelspår Göteborg-Alingsås, uppgradering till 250 km/tim Alingsås-Hallsberg, åtgärder för långa tåg och högre godstågshastighet samt utveckling av kapaciteten Järna-Stockholm. Med denna målbild kan turtätheten i stråket öka för alla typer av tåg och restiderna reduceras i ett stort antal relationer. Kostnaden för godstransporter minskar när längre tåg kan lasta mer gods till samma kostnad. Tillförlitligheten, det viktigaste kriteriet för godstrafiken, ökar.

Lös upp knuten i öster

I föregående nationella plan pekades järnvägssträckan mellan Järna - Stockholm ut som en brist. Trafikverket har därför genomfört en åtgärdsvalsstudie, där tre förslag på sträckningar för en ny järnväg mellan Järna- Flemingsberg redovisas. I förslaget till nationell plan nämns inte denna sträcka eller hur Trafikverket har för avsikt att arbeta vidare med stråket.

Stråket från Järna in mot Stockholm C utgör en trång sektor som inte bara påverkar trafiken från Västra stambanan negativt utan också andra järnvägar. Det innebär stor påverkan på trafiken söder om Mälaren samt västra och södra Sverige.

Den negativa påverkan utgörs av begränsningar i antal tåg som kan köras på var och en av de tre banorna, Svealandbanan, Västra stambanan, Södra stambanan och snart Ostlänken som löper samman till sträckan. ”Nollambitionen” hämmar idag utvecklingsambitionerna för kommuner med stationer på västra stambanan.

Trafikverket bör snarast få uppdraget att påbörja järnvägsplanearbete för ökad kapacitet i stråket.

Effekt direkt i hela Sverige

Det första steget för att nå målbilden är, enligt vår uppfattning, att bygga ut sträckan Göteborg-Alingsås till fyra spår.

Västra stambanan finns som ett nyckelstråk i det svenska järnvägssystemet. En förbättringsåtgärd här ger effekt direkt, inte bara på Västra stambanan utan i stora delar av systemet. Flera viktiga transportnoder knyter an till banan som har avgörande betydelse för hela landet.

I arbetet för ett klimatsmartare och mer hållbart sätt att transportera människor och gods blir det därför märkligt att Västra stambanan inte kommer att ha några större investeringar på 25-35 år, om Trafikverkets förslag blir verklighet.

Många företag arbetar hårt i sitt miljöarbete för att minska sina klimatavtryck. Dess värre stöter de snabbt på svårigheter när det kommer till att köpa transporter för gods via järnväg. Kapacitetsbristen ner mot Göteborgs hamn är påfallande för många av företagen, som därför tvingas fortsätta med lastbilstransporter.

Investeringar kan inte vänta

Tiden går och ALLA är förlorare! Resenärer, företag, kommuner och miljön. Överflyttning av gods från lastbil till tåg förhindras, kollektivtrafikens mål kan inte uppfyllas, företagens hållbarhetsarbete bromsas och kommunernas tillväxt försämras.

Andra investeringar löser inte kapacitetsbristen på Västra stambanan, vilket Trafikverket visar i en rapport till regeringen om nya stambanor och deras avlastningseffekt på Västra och Södra stambanorna. Där kan konstateras att även när nya stambanor är fullt utbyggt så kommer kapacitetsproblemen vara kvar på sträckan Göteborg – Alingsås, se bild nedan.

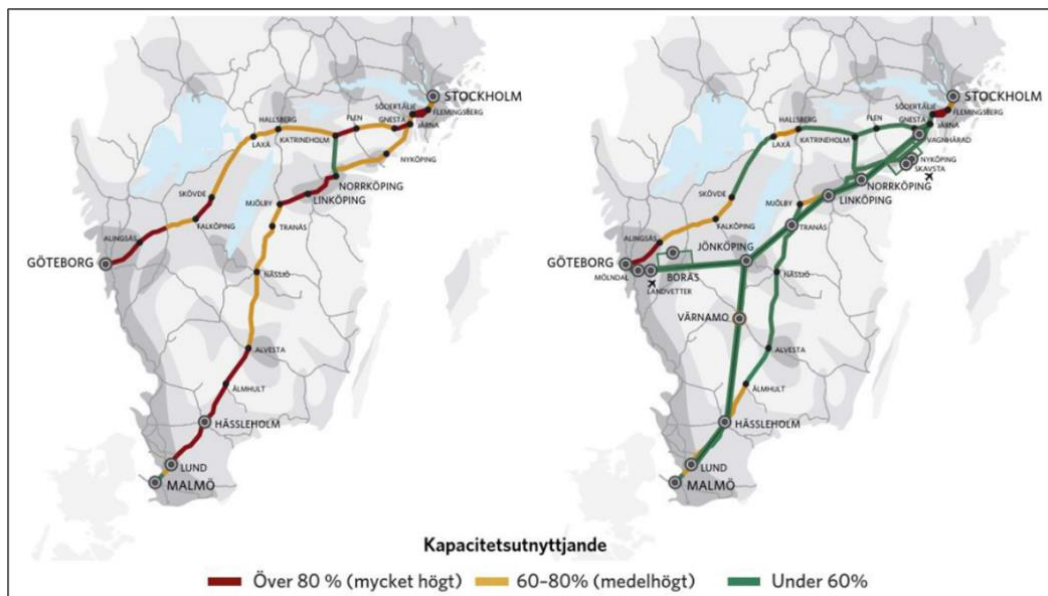


Bild från Trafikverkets kapacitetsutredning (utan och med nya stambanor), 2021

Tidplanen för färdigställandet av nya stambanor har förskjutits och Västra stambanegruppen ser det som orimligt att passagerare och godstransporter mellan Göteborgs- och Stockholmsregionerna ska vänta så lång tid innan kapaciteten höjs.

Indikativ lokaliseringsutredning

Västra stambanegruppen har låtit göra en ”indikativ lokaliseringsstudie”. Utförd enligt Trafikverkets modell, men med endast ett lokaliseringalternativ utrett. Utredningen är överlämnad till Trafikverket 2018 och finns på vår hemsida www.vastrastabanan.se

Lokaliseringalternativet uppfyller projektets mål om en restidförkortning för persontåg samt att två tåglägen för godståg ryms under högrafik. Utredningen föreslår att ett nytt dubbelspår, skilt från befintlig bana, byggs mellan Sävedalen/Partille och Alingsås med anslutningspunkter till Västra stambanan på respektive platser.

Utredningen har utlämnat spårutbyggnader mellan Sävedalen/Partille och Göteborg med hänvisning till Trafikverkets pågående utredningar i detta område. Två olika förslag till anslutningspunkt i Alingsås har tagits fram – Alingsås Västra och Alingsås Östra.

Lokaliseringsutredningen omfattar anläggningstekniska aspekter, en översyn av planläget i berörda områden, identifierade riksintressen och landskapspåverkan, miljö- och kulturvärden, komplexiteten kring framkomligheten i tätorter, trafikeringsupplägg samt kostnader och samhällsekonomiska nyttor. För att ytterligare belysa vikten av att förstärka Västra stambanan har investeringens samhällsdynamiska effekter studerats med två olika metoder.



Analyserna visar att investeringen på Västra stambanan är ett avgörande bidrag för att stimulera samhällsutveckling i stråket och för att Västra Götalands arbetsmarknadsregioner ska kunna matcha framtida befolkningstillväxt. Den samlade effektbedömningen (SEB) visar på en positiv nettonuvärdeskvot (NNK) på +0,12, att de icke monetära effekterna är övervägande positiva och att investeringen positivt bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse.

Nätverket

Nätverket Västra Stambanegruppen bildades 1999 för att samla kommunernas utmed Västra stambanan. Sedan 2019 har vi öppnat samarbetet i gruppen för regioner, övriga kommuner och aktörer som vill samverka för ökad kapacitet och robusthet i stråket Västra stambanan. Kansliet sköts av Skaraborgs kommunalförbund. Idag är 15 kommuner och 2 kommunalförbund medlemmar i gruppen. I tjänstepersonsgruppen ingår också regionerna Västra götaland, Örebro län och Sörmlands län samt Göteborgs kommunalförbund.

www.vastrastambanan.se

Dag som ovan

Bengt Sjöberg, kommunstyrelsens ordförande i Töreboda
Ordförande i Västra stambanegruppen

Bilaga

Sweco (2021) *Västra stambanan – För Sveriges utveckling*

Rapporter på vår hemsida

Trafikverket 2020/54090 *Regional tågtrafik i Mälardalen år 2022-2028*
ÅF (2018) *Indikativ lokaliseringsstudie – en sammanfattning*