



PROJEKT NORGE-VÄNERLÄNKEN

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan, 2018-2029

Trafikverkets diarienummer N2017/05430/TIF

Projekt Norge-Vänerlänken är ett samarbetsorgan mellan de 12 kommunerna längs banan och syftar till att utveckla och modernisera järnvägen Göteborg-Oslo (Norgebanan) och Göteborg-Karlstad (Vänerlänken) för bättre transporter av gods och människor. I detta yttrande sammanfattas Projekt Norge-Vänerlänkens viktigaste synpunkter på Trafikverkets förslag.

Allmänt om miljö och samhällsekonomi

Den prognostiserade ökade trafiken motverkar delvis effekten av energieffektivisering och ökad användning av förnybar energi fram till 2030. Trafikverket konstaterar i planen att beslutat utsläppsmål för transportsektorn inte kommer att nås om inte nya åtgärder och styrmedel införs. Om sådana satsningar uteblir uppstår också stora samhällsekonomiska förluster då människor och gods inte kommer fram i tid samt ökade trafiksäkerhetsproblem. Stråken Norgebanan respektive Vänerlänken är väsentliga för nationella, internationella och regionala transporter av gods, arbets- och serviceresor och turism m m. Genom att satsa på dessa finns stora möjligheter att avlasta hårt trafikerade stråk såsom E6 med sin alltför omfattande lastbilstrafik och Västra Stambanan samt transportnoder såsom Göteborg och Osloområdet.

Norgebanan

Norgelänken ingår i den utpekade "gröna korridoren" Oslo-Randstad och är en del av EU:s transeuropeiska transportnätverk TEN-T (stråk 3: Norge-Göteborg-Malmö-kontinenten). Om detta stråk skriver Trafikverket att trafikvolymerna förväntas öka och att betydande brister inom väg- och järnvägssystemen för gods- och persontransporter kan behöva hanteras under planperioden när det gäller kapacitet och restid/tillförlitlighet, bland annat mellan Oslo och Göteborg. Det är anmärkningsvärt att sträckan Öxnered-Halden ännu inte finns upptagen i den svenska nationella transportplanen. Att stråket Göteborg-Oslo nu utpekas som brist är ett dock framsteg i jämförelse med gällande plan.

Som en konsekvens av detta bör snarast en utredning (ÅVS) om dubbelspår göras för att åtgärda dessa brister. Naturligtvis måste berörda kommuner få möjlighet att medverka och samverka ske med Norge. Det finns mycket samlad kunskap att bygga på här, inte minst genom den gemensamma utredning som nyligen gjorts av Trafikverket och Jernbaneverket tillsammans. Den utredningen förespråkade på sikt bland annat en järnvägssträckning med dubbelspår genom Dalsland. I nästa omgång av transportplanen förväntar vi oss att åtgärder utifrån denna ÅVS finns med.

Vi är medvetna om att ett dubbelspår, som vi förespråkar, förmodligen kommer ganska långt fram i tiden. Därför bör vi inrikta oss på att få kapaciteten på befintlig bana utbyggd stegvis på kortare sikt, till exempel genom att nya eller förlängda mötesspår byggs där så behövs för att öka kapaciteten i de orter där nya järnvägsstationer kan komma att öppnas. Detta bör påbörjas under den närmaste tiden efter en prioritering mellan orterna. Naturligtvis skall också de befintliga järnvägsstationerna längs banan hållas öppna och moderniseras. Om ett dubbelspår kommer att dras utanför dagens befintliga banområden bör stationer anläggas så att pendlingsmöjligheterna för Dalsland säkras mot Oslo, Trollhättan och Göteborg.

Vi ifrågasätter nyttan av en höghastighetsförbindelse för berörda kommuner i denna del av länet, även om det skulle komma ett sådant förslag. Satsningen på höghastighetsbanor borde finansieras utanför den nationella planen. De ska inte konkurrera med att åtgärda övriga brister på järnvägsnätet. Dessutom, om satsningarna ska genomföras bör de för att få god effekt inte bli så långdragna i tid som de blir med dagens modell.

Väster om Vänern

En ÅVS om stråket väster om Vänern avses startas upp 2018, vilket är sent men mycket välkommet. För att stråket "Väster om Vänern" ska kunna avlasta Västra stambanan måste Vänerbanans standard höjas till en tillräckligt konkurrenskraftig nivå. Kopplingarna till Norgebanan bör naturligtvis beaktas, t ex Triangelspåret Skälebol i banornas skärningspunkt. Det skulle gynna gods- och persontransporter till och från Norge, och medföra bättre kapacitetsutnyttjande och effektivitet. I ÅVS:en är det viktigt att Vålbergstrakans förutsättningar och effekter utreds. Mottagningskapacitetens förbättring i Göteborg via Västlänken också är viktigt för att korta restiden från Dalsland/Värmland. Projekt Norge-Vänerlänken ser fram emot att de åtgärder som kommer ut ur denna ÅVS arbetas in i nästa revidering av planen.

Nya järnvägsstationer

Västra Götalandsregionen utreder förutsättningarna för att öppna nya järnvägsstationer i orter som saknar sådana. För att genomföra detta krävs samverkan av olika aktörer och vi förutsätter att Trafikverket i sin roll bidrar konstruktivt så att nya järnvägsstationer kan öppnas längs hela Norge-Vänerbanans sträckning där så är motiverat. Även mindre orter med omland utmed hela banans sträckning bör kunna tillgodogöra sig de möjligheter till utveckling som en tågstation innebär. En av regeringens angivna aktuella samhällsutmaningar är att investera för ett ökat bostadsbyggande. Förbättrade pendlingsmöjligheterna medför en förstorad arbetsmarknad så att attraktiva bostäder kan byggas på nya platser.

För Projekt Norge-Vänerlänken

Paul Åkerlund

Ordförande i ledningsgruppen

Göran Carlsson
Sekreterare