

2024-04-12

Landsbygds- och infrastruktur-
departementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Ärendenr LI2023/03919

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Västra stambanegruppen vill framföra följande synpunkter på förslaget.

Sveriges viktigaste järnväg är Västra stambanan, som binder ihop landets två största städer och arbetsmarknadsregioner. I den nu gällande nationella planen finns inga större kapacitetshöjande åtgärder. Detta trots att redan inför arbetet med föregående plan pekade dåvarande regeringen ut banans västra del som en betydande bestående brist.

Västra stambanan har sedan länge haft en kronisk, men nu eskalerande 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.

Trafikverkets egna prognoser visar att med nya stambanor kommer sträckan Göteborg – Alingsås ändå vara kraftigt rödmarkerad. Genom beslut av nuvarande regering har utbyggnaden av ett sammanhållet system med nya stambanor stoppats. Det gör att Västra stambanan kommer att utmanas än mer vad gäller trafikering av person- såväl som godståg.

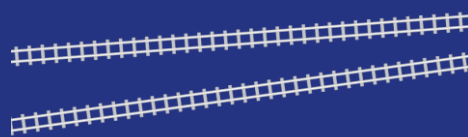
Oacceptabelt att Västra stambanan har prioriterats bort

Att trycket är hårt och konkurrensen stor om tåglägen på banan är inte förvånande. Att inga större åtgärder är planerade för att öka kapaciteten är obegripligt och oacceptabelt!

Trafikverkets arbete med kapacitetsutredningen utifrån att nya stambanor ej ligger på bordet har åter satt ljuset på Västra stambanan. Utredningen bör komma fram till att relationen huvudstaden och landets andra stad behöver kapacitetsförstärkningar i befintlig sträckning och ta fram de åtgärder som prioriterats bort i tidigare nationell plan.

Utmed stambanan ligger en stor andel av arbetsplatser inom svensk industri. Banan binder samman Sveriges två största arbetsmarknadsregioner. Men stambanans viktiga betydelse sträcker sig långt utanför dess geografi. Den spelar en avgörande roll för svensk exportindustri, när det gäller kopplingen till Göteborgs hamn.

Hamnen gör själv bedömningen att deras möjligheter till fortsatt utveckling kommer att begränsas av kapaciteten på Västra stambanan redan 2025. Idag går mer än 60 procent av containertrafiken till/från Göteborgs hamn på järnvägen och målsättningen till år 2030 är att 75 % av densamma ska göra det. Flera stora logistikcenter ligger utmed stambanan eller i dess närhet och påverkas varje dag av den bristande kapaciteten.



I Hallsberg finns Nordens största rangerbangård och torrhamn. Noden är utpekad i det Europeiska transportnätverket och ur ett systemperspektiv en oerhört viktig punkt i det nationella transportsystemet. Stationen behöver fortsätta att ta ansvar för utveckling av järnvägsfunktionerna i Hallsberg. Tidigare kända åtgärder, som idag inte finns med i den nationella planen, är en utbyggd rangerbangård, ny personbangård, nya uppställningsplatser samt anpassning för minst 740 meter långa tåg. Åtgärder som behöver skyndsamt genomföras.

I freds- och kristider

Västra stambanans betydelse i att försörja Sverige med gods och kompetens kan inte överskattas. Det gäller för såväl civila ändamål som för vårt försvar. Natointrädet innebär att transportinfrastrukturen granskas ur ytterligare ett perspektiv. Järnvägen som binder ihop väst och öst, mellan landets två största städer, ska även klara morgondagens krav.

Personresande mellan Stockholm och Göteborg efterfrågar än mer kapacitet. Flera arbetsplatser utmed stambanans sträckning är helt beroende av det spårbundna resandet. Det gäller inte minst i storstadsregionerna, men också i det längre resandet med fjärrtåg samt mellanmarknaden. Flera av dessa orter har viktiga etableringar och nya på väg in, inte minst i omställningen. I de regioner som Västra stambanan går igenom återfinns företag som står för drygt 70 procent av svenskt näringslivs egna FoU-medel.

Det är anmärkningsvärt att arbetskraftspendlingen på Västra stambanan inte kunnat öka i samma utsträckning som jämförbara stråk på grund av kapacitetsproblem. ”Nollambitionen” hämmar idag utvecklingsmöjligheterna för kommuner med stationer på Västra stambanan.

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.

Att värda 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 som är planerade för att förstärka banan är bra, men otillräckliga.

I innevarande plan kommer den viktiga förbindelsen mellan Sveriges två största städer inte ha någon avgörande förstärkning av kapaciteten på en tidsperiod av 25–30 år. Det håller naturligtvis inte!

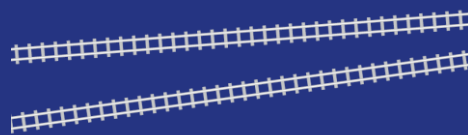
Det har Sverige varken tid eller råd med!

Regeringen bör därför omgående ge Trafikverket i uppdrag att fortsätta arbetet med att lösa upp knutarna i Västra stambanans båda ändar. Ett ansvarsfullt första steg från regeringen borde vara att ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att redan i år inleda lokaliseringsstudien av ett nytt dubbelspår mellan Göteborg-Alingsås. Dessutom att i infrastrukturpropositionen ta höjd för att finansiera det nya dubbelspåret, så att det kan stå klart 2035.

2,5 timmar mellan Stockholm - Göteborg

Västra stambanegruppen har tagit fram en rapport som sammanställer vad olika utredningar, analyser och rapporter genom åren sagt om Västra stambanan. Konsultbolaget fick fritt mandat att göra en 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 minst 740 m långa godståg.**

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

De mest brådskande 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.

Effekt direkt i *hela* Sverige

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, som har avgörande betydelse för hela landet, har kopplingar till banan.

I arbetet för ett mer klimatsmart och hållbart sätt att transportera människor och gods blir det därför starkt hämmande att Västra stambanan inte kommer att ha några större investeringar på 25–35 år, om den nu gällande planen inte förändras.

Tiden går och ALLA är förlorare! Resenärer, företag, kommuner, regioner och inte minst svenska staten. Överflyttning av gods från lastbil till tåg förhindras, kollektivtrafikens mål kan inte uppfyllas, företagens hållbarhetsarbete bromsas och kommunernas tillväxt försämras. Konsekvensen är att hela Sveriges konkurrenskraft 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.

Indikativ lokaliseringsutredning

Västra stambanegruppen har på eget initiativ låtit göra en ”indikativ lokaliseringsstudie”, utförd enligt Trafikverkets modell, men med endast ett lokaliseringalternativ utrett. Utredningen är överlämnad till Trafikverket 2018 och finns med som bilaga till detta yttrande.

Lokaliseringalternativet uppfyller projektets mål om en restidförkortning för persontåg samt att två tåglägen för godståg ryms under högtrafik. Utredningen föreslår ett nytt dubbelspår, skilt från befintlig bana.

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 Sveriges ekonomi och transportpolitisk måluppfyllelse.

Samtliga kommuner, där det nya dubbelspåret ska dras, är överens om att medverka i sitt planarbete, så att den nya reinvesteringen snabbt kan komma till stånd.

Hela rapporten bifogas detta remissvar och rapportens bilagor finns på vår hemsida: [Indikativ lokalisering-utredning | Västra Stambanan \(vastrastambanan.se\)](https://www.vastrastambanan.se)

Kompetensbrist i branschen

Avslutningsvis konstaterar vi att det inte bara är kapacitetsbristen på järnvägen som utgör hot för framtiden. Det gäller i hög grad också kompetensbristen inom branschen. Västra stambanegruppen välkomnar ytterligare satsningar på utbildningsinsatser, så att såväl underhållsarbete som nyinvesteringar kan genomföras.

Dag som ovan

Adam Johansson, kommunstyrelsens ordförande i Falköping
Ordförande i Västra stambanegruppen

Thord Andersson
Uppdragsledare i Västra stambanegruppen

Västra stambanegruppen

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

För mer information

Uppdragsledare Thord Andersson, 076 18 11 220
thord.andersson@skaraborg.se