



# Alla vinner

– om vikten av att bygga ut Västra Stambanan





**EN AV SVERIGES VIKTIGASTE JÄRNVÄGAR.** Västra Stambanan är en länk mellan Sveriges två största städer. Den måste få ökad kapacitet, både för den nationella och regionala tillväxten. I Västra Götaland finns en stor outnyttjad potential till ökad arbetspendling mellan de kommuner som ligger utmed Västra Stambanan. Befolkningen i dessa kommuner utgör nästan hälften av regionens invånare.

## Västra Stambanan är en tillväxtkorridor

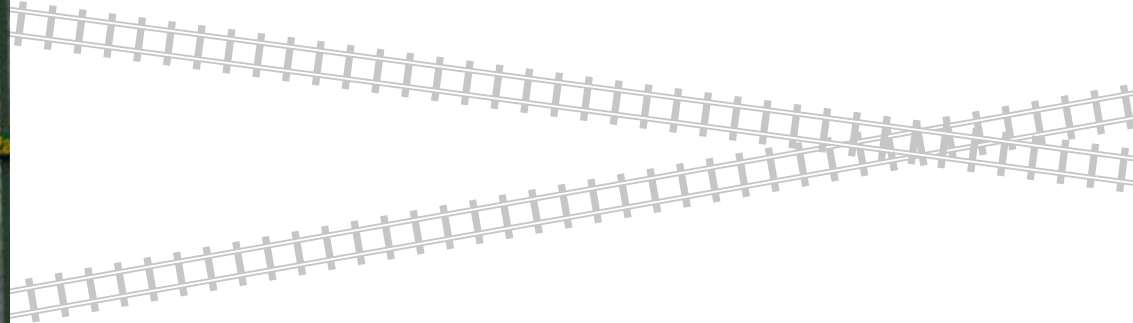
Satsningar på infrastrukturen ska leda till att transportsystemet bidrar till tillväxt och att fler människor kommer i arbete i fler och växande företag i hela landet. Det har regeringen slagit fast i infrastrukturpropositionen.

Västra Stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar, som binder samman landets två största städer. Där transporteras stora industri- och handelsflöden till och från Nordens största hamn, Göteborgs Hamn. I kommunerna utmed Västra Stambanan finns det stora möjligheter till ökad arbetspendling, och därmed ökad sysselsättning, genom att flera lokala arbetsmarknader smälter samman till en.

Västra Stambanan har en central roll i vårt nationella och internationella transportsystem. Men kapaciteten räcker inte till. Det krävs investeringar för att detta stråk ska kunna utnyttjas optimalt. Och det är bråttom.



**NÖDVÄNDIGA SATSNINGAR PÅ VÄSTRA STAMBANAN.** Det handlar bland annat om fler spår mellan Göteborg och Alingsås, längre plattformar, förbigångsspår där långsamma tåg kan köra åt sidan och lämna plats för snabbare, ombyggnad av Alingsås station, åtgärder för ökad hastighet till 250 km/h mellan Hallsberg och Alingsås och ny infart till Sävenäs godsbangård i Göteborg.



## Investeringen betalar sig – flera gånger om

En investering på 5 miljarder kronor på sträckan mellan Laxå och Göteborg leder till att tågtrafiken kan öka med 50 procent.

Snabbare och tätare tågförbindelser innebär att fler har möjlighet att arbeta och pendla i ett större område. Om Göteborg, Skövde och Borås blir en gemensam arbetsmarknad i stället för tre lokala kan BRP (bruttoregionprodukten) i Västra Götaland öka med 220 miljarder kronor under en tjugoårsperiod. Drygt 23 000 fler människor hade sannolikt varit i arbete om integreringen varit genomförd redan år 2006.

Västra Stambanan har funnits i 100 år. Värdet av investeringarna till dags dato uppgår till cirka 70 miljarder kronor. Om man satsar ytterligare 5 miljarder kronor skulle även tidigare investeringar få bättre genomslag.



**KAPACITETSBRIST PÅ VÄSTRA STAMBANAN.** Fler vill åka pendeltåg mellan Alingsås och Göteborg. Med snabbare tågförbindelser skulle också fler kunna bo i Skövde och jobba i Göteborg – och tvärtom. Restiden kan bli mindre än en timma med en utbyggd Västra Stambana.

## En av landets mest trafikerade sträckor

Västra Stambanan är en av de mest trafikerade järnvägssträckorna i landet. I dag har kapacitetstaket redan passerats på vissa delsträckor. Banverket har till och med förklarat en del av sträckan överbelastad, vilket är en ovanlig åtgärd.

Det finns en stor efterfrågan på utökad persontrafik, till exempel mellan Alingsås och Göteborg. Man kan tillgodose behovet om järnvägen byggs ut till fyrspar. Antalet resor kan dubblas, från cirka 4 miljoner under 2008 till cirka 8 miljoner resor år 2025. Därtill kommer SJ:s persontrafik med i dagsläget cirka 7 miljoner resor per år. Även SJ:s resor förväntas öka.

Efterfrågan finns. Men kapaciteten på Västra Stambanan är ett hinder. Kan vi tillåta att detta bromsar utvecklingen?





**ÖKAD ANDEL KOLLEKTIVTRAFIK.** En stor del av resorna inom Göteborgsområdet görs av boende i förortskommuner och andra delar av Västsverige. Länkarna till och från storstadsregionen Göteborg måste fungera för att kollektivtrafiken ska kunna åstadkomma optimal samhällsnytta, inte minst ur ett jämställdhets- och miljöperspektiv.

## En miljon resor per dag

Målet är en miljon resor per dag med kollektivtrafik inom och till/från Göteborgsregionen år 2025. Det innebär att kollektivtrafikens andel av det totala resandet i Göteborgsregionen ska öka från 25 procent till 40 procent. För att målet ska kunna uppnås måste betydligt fler resenärer få möjlighet att åka med lokaltågen till och från Göteborg, bland annat på Västra Stambanan mellan Göteborg och Alingsås.

Marknadsandelen för kollektivtrafiken i Göteborgsområdet är betydligt lägre än i flera andra jämförbara regioner såsom Oslo, Stockholm och Helsingfors. Det är inte acceptabelt.

Det pågår ett omfattande arbete i Göteborgs Stad, anslutande kommuner och Västra Götalandsregionen som leder mot 40-procentsmålet. Men för att kollektivtrafiksystemet ska fungera effektivt måste det också till en satsning på nationella projekt, såsom Västra Stambanan.



**STÖRRE VOLYMER VIA GÖTEBORGS HAMN.** Under 2007 transporterades gods motsvarande 841 000 TEU (containerenheter) via Göteborgs Hamn. Det är den högsta siffran någonsin och en ökning med fyra procent jämfört med föregående år. I dag transporterar 45 procent av hamnens containervolymer på järnväg. Målet är att hela tiden öka andelen järnvägstransporter till och från hamnen.

## Godstrafiken måste få ökat utrymme

Alla tågslag efterfrågar ökad trafik på Västra Stambanan. Men nya tåg, främst godståg, blir i många fall hänvisade till tider under natten eftersom banan delvis är överbelastad.

Redan under första halvåret 2008 ökade godstågen mellan Falköping och Göteborg med sex tåg till 57 tåg per dygn. Banverkets prognos för 2020 är 66-76 godståg per dygn, vilket motsvarar en ökning med upp till 50 procent jämfört med 2007.

Göteborgs Hamn har ett koncept med järnvägspendlar för godstrafik inom hela Skandinavien. Västra Stambanan är en betydelsefull länk i detta system. Stora godsflöden går bland annat mellan Bergslagen respektive Mälardalen och Göteborgs Hamn. Ambitionen är att mer gods ska köras på järnväg. Det innebär bland annat att fler godståg måste få plats på Västra Stambanan, tillsammans med den ökande persontrafiken.



**ETT AV SVERIGES DOMINERANDE GODSSTRÅK.** Enligt regeringens infrastrukturproposition ska kommande satsningar leda till att akuta flaskhalsar i transportsystemet försvinner. Sträckan mellan Göteborg och Stockholm är ett av Sveriges dominerande godsstråk. Det enda järnvägsalternativet på detta stråk, Västra Götalandsbanan, har allvarliga kapacitetsproblem.

## Näringslivet behöver ett tillförlitligt järnvägssystem

Näringslivet lever under stark press i internationell konkurrens. Transportsystemens förmåga att tillgodose näringslivets behov påverkar lokaliseringen av verksamheter. Sveriges belägenhet i Europas utkant är en konkurrensnackdel för svensk industri, som idag ofta ägs av stora koncerner med huvudkontor och styrelserum på andra håll i världen.

Avstånden till andra marknader innebär ökade transportkostnader. Detta måste kompenseras med hjälp av väl fungerande infrastruktur. Effektiv logistik är en viktig framgångsfaktor inom industri och handel. Material och varor måste komma fram i rätt tid annars störs hela flödet och kostnaderna drivs upp.

En satsning på Västra Stambanan är med andra ord en satsning på svensk industri och svensk konkurrenskraft. Det är hög tid att agera nu.





**REKORDNIVÅER FÖR JÄRNVÄGSTRANSPORTER.** Godstransporter på järnväg nådde nya rekordnivåer i Sverige under 2006 och uppgick då till 22,3 miljarder tonkilometer. Under 2001-2006 ökade godstransporterna på järnväg, mätt i tonkilometer, med 14 procent och godsmängden ökade med 19 procent. Snabbast är utvecklingen inom kombitransporter och systemtåg.

(SIKA, statistik 2008:2 Bantrafik 2006)

## Miljöinriktade satsningar ger utdelning

I Västra Götaland transporteras betydande godsvolymer, mycket på grund av att Nordens största hamn ligger i Göteborg. Miljöinriktade satsningar i regionen ger därför stor utdelning för att minska de totala utsläppen i landet.

Godstransporterna ökar på både väg och järnväg men vägtransporterna står fortfarande för den största andelen. I dagens klimatdebatt finns det stora förhoppningar på att utökad järnvägstrafik ska bidra till ett miljövänligare transportsystem.

Nästa steg bör därför bli att även öka järnvägens andel av det samlade transportarbetet, bland annat genom att bygga ut Västra Stambanan.





**FRAMTIDENS JÄRNVÄGSSYSTEM.** En utbyggnad av Västra Stambanan är en investering i det järnvägssystem som behövs för samhällsutvecklingen och den svenska konkurrenskraften. Västra Stambanan och den planerade Götalandsbanan kommer att komplettera varandra i framtidens järnvägssystem.

## Ett robust järnvägssystem stärker Sverige

I dag är Västra Stambanan den enda järnvägslänken mellan Göteborg och Stockholm. Götalandsbanan söder om Vättern finns med i Banverkets vision om ett järnvägsnät för persontrafik i hastigheter över 200 km/tim. Men ledtiderna i infrastrukturprojekt är långa och Götalandsbanan skulle kunna vara fullt utbyggd först 2030, enligt Banverkets utbyggnadsstrategi.

Det finns ingen motsättning i planeringen för Götalandsbanan och satsningarna på Västra Stambanan. Tvärtom. Båda behövs i det nationella och internationella järnvägssystemet.

Redan nu finns det en stor efterfrågan på utökad gods- och persontrafik på Västra Stambanan. Behoven är akuta och kapacitetsbristerna behöver åtgärdas snarast.



**EN EUROPEISK LÄNK.** Västra Stambanan är inte enbart ett viktigt järnvägsstråk för gods- och persontransporter inom Sverige. Som en del i TEN-nätverket har sträckan även betydelse för vår gemensamma europeiska utveckling.

## Västra Stambanan ingår i det europeiska transportnätverket

Västra Stambanan ingår i TEN-nätet (Trans-European Network = det europeiska transportnätverket). TEN-nätet har definierats inom EU och består av ett antal vägar, järnvägar och sjöfartsstråk som är särskilt viktiga för transport av gods och människor i det europeiska transportnätverket.

Syftet med TEN är att koordinera och stödja utvecklingen av de nationella transportsystemen så att de medverkar till europeisk konkurrenskraft och ökad sysselsättning i medlemsländerna.

De europeiska målen sammanfaller med de nationella. Nu är det hög tid att gå från ord till handling, bland annat genom en konkret satsning på Västra Stambanans utbyggnad med stöd av TEN.



**EN AVGÖRANDE ROLL I DET NATIONELLA TRANSPORTSYSTEMET.** Senast 2010 behöver beslutet fattas om utbyggnaden av Västra Stambanan. Det bör finnas en färdigbyggd och väl fungerande järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Göteborg år 2020 – det har hela Sverige nytta av.

## Hållbar tillväxt förutsätter ett effektivt transportsystem

Vägar och järnvägar måste fungera tillsammans i ett effektivt och tillförlitligt transportsystem. Det är särskilt påtagligt i Västra Götaland, som är Sveriges främsta transport- och industriregion. Det finns stora behov av investeringar i infrastrukturen i regionen – för tillväxten, välfärden och miljön.

Infrastruktursatsningarna i Västra Götaland är viktiga för hela landet, eftersom en stor del av Sveriges industri- och handelsflöden transporteras genom regionen.

Västra Stambanan har redan en avgörande roll i vårt nationella transportsystem – och även internationellt. Prognoserna visar att denna järnvägsförbindelse kommer att få ännu större betydelse i framtiden, både för gods- och persontrafik. Med ökad kapacitet kan Västra Stambanas potential utnyttjas fullt ut.



## Stråkstudie om Västra Stambanan

Innehållet i den här skriften bygger till stor del på en Stråkstudie om Västra Stambanan, som publicerades i juni 2008. Studien har genomförts av konsultföretaget Ramböll på uppdrag av Västra Stambanegruppen. Följande grupper har varit aktiva i arbetet med studien:

### Styrgrupp

Tord Gustafsson, Skövde kommun (ordf.)  
Kurt Hårsmar, Herrljunga kommun  
Tore Hult, Alingsås kommun  
Ingvar Frid, Lerums kommun  
Leif Blomqvist, Västra Götalandsregionen  
Birgitta Hellgren, Banverket

### Arbetsgrupp

Bengt-Åke Bengtsson, Skövde kommun (ordf.)  
Christine Flood, Herrljunga kommun  
Marit Minou, Alingsås kommun  
Ingela Andréen, Lerums kommun  
Rolf Thor, Västra Götalandsregionen

Per Rosquist, Banverket  
Ingemar Bengtsson, Västtrafik  
Göran Sewring, Ramböll  
Carl-Johan Boke, Ramböll

**Referensgrupp**, med representanter från  
Töreboda kommun

Tibro kommun  
Falköpings kommun  
Vårgårda kommun  
Partille kommun  
Göteborgsregionens kommunalförbund  
Sjuhärads kommunalförbund  
Fyrbodals kommunalförbund  
Skaraborgs kommunalförbund  
SJ AB  
Nutek

Stråkstudien och annan information  
om Västra Stambanan finns på  
[www.vastrastambanan.se](http://www.vastrastambanan.se)

## Vill du veta mer?

Tord Gustafsson, kommunalråd i Skövde,  
tel 0500-498125, [tord.gustafsson@skovde.se](mailto:tord.gustafsson@skovde.se)

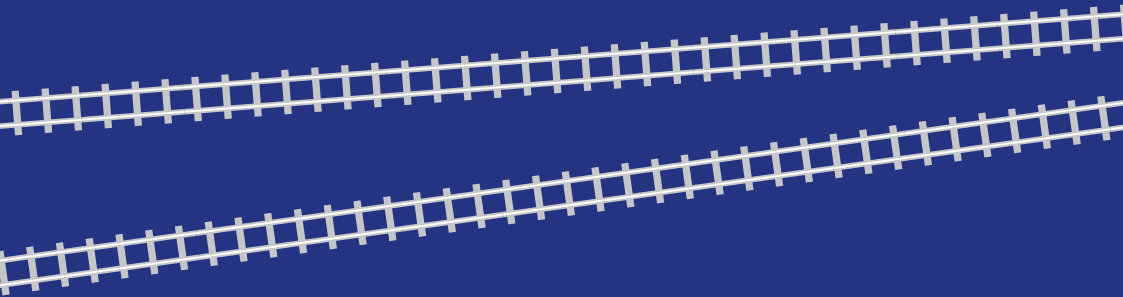
Tore Hult, kommunalråd i Alingsås,  
tel 0322-639643, [tore.hult@alingsas.se](mailto:tore.hult@alingsas.se)

Bengt-Åke Bengtsson, samhällsplanerare, Skövde kommun,  
tel 0500-498121, [bengt-ake.bengtsson@skovde.se](mailto:bengt-ake.bengtsson@skovde.se)

Marit Minou, utredningssekreterare, Alingsås kommun,  
tel 0322-616156, [marit.minou@alingsas.se](mailto:marit.minou@alingsas.se)

Rolf Thor, chef för kommunikationsenheten, Västra Götalandsregionen,  
tel 031-630947, [rolf.thor@vgregion.se](mailto:rolf.thor@vgregion.se)

Bilder: Kasper Dudzik (sid 4, 8, 18), Håkan Elwér (sid 2, 6, 16, 20), Göran Sewring (sid 22), Göteborgs Hamn (sid 10, 12, 14)



Partille Kommun  
Lerums Kommun  
Alingsås Kommun  
Vårgårda kommun  
Herrljunga kommun  
Falköpings kommun  
Skövde kommun  
Tibro kommun  
Töreboda kommun

**Västra  
Stambanegruppen**

