

Skövde 2017-10-11

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
105 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se och
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan 2018-2029 (N2017/05430/TIF)

Västra stambanan är den spårbundna länken mellan Stockholm/Mälardalsregionen och Göteborgsregionen, och är för överskådlig tid ett nationellt intresse som Sveriges viktigaste järnväg för person- och godstransporter i stråket söder om Mälaren.

Västra stambanan har redan med dagens trafik betydande begränsningar. Kapacitetsbristen medför att banan är den som flest gånger på det svenska järnvägsnätet förklarats för överbelastad. Ett förfarande enligt Järnvägslagen (§13) som skall leda till att infrastrukturförvaltaren vidtar åtgärder (§6) för att detta inte ska upprepas, men som under flera års tid åsidosatts. Konsekvensen av detta blir att framkomligheten för tågtrafiken begränsas vilket gör att den reella efterfrågan inte kan tillgodoses. Samtidigt visar prognoserna för nationen 2040 tydligt på en årlig ökning om 1,6 % för regionaltågen till totalt 52 % och 1,7 % i årlig ökning för fjärrtåg till totalt 55 %. Utöver detta anger prognosen att transportarbetet för gods på järnväg väntas ha en årlig ökning om 1,6 %. Sammantaget innebär detta ett ökat behov av trafik för alla kategorier av tåg: fjärrtåg, regional-tåg, pendeltåg och godståg.

Trots de förslag till åtgärder som redovisats konstateras att Västra stambanan kommer att ha kvarstående betydande brister avseende kapacitet, robusthet och användbarhet. Det saknas en samlad systemanalys och förslag till åtgärder i stråket som säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Västra Stambanegruppen anser att följande objekt bör prioriteras i nationell plan för transportsystem:

- Delen Alingsås-Göteborg har idag betydande brister och är mycket hårt belastad då fjärrtåg, regiontåg, pendeltåg och godståg trafikerar samma två spår. Kapacitetsbristen är hämmande för all utveckling. Med ytterligare ett dubbelspår Alingsås-Göteborg i ny sträckning kan robustheten uppnås under planperioden fram till 2029, minska restiden Stockholm-Göteborg med minst 15 minuter, säkra ett konkurrenskraftigt näringsliv och möjliggöra minst 23 000 bostäder i stationsnära lägen längs befintlig infrastruktur. Med ytterligare ett dubbelspår finns det plats för godståg som i dagsläget inte inryms och som möjliggör en avsevärd miljöeffekt som en följd av överflyttning av gods från väg till järnväg. Ytterligare dubbelspår Alingsås-Göteborg i ny sträckning bör därför redovisas som en namngiven investering och en lokaliseringstudie bör snarast komma till stånd.
- Ostlänken Järna-Linköping medför nytta för hela östra Mellansverige och kommer att minska belastning på Västra stambanan i och med att trafik söderut inte behöver gå via Katrineholm. Länken ökar också möjligheten för Örebro och Hallsberg att nå Stockholm

Kommuner i samverkan för Västra stambanan!

Gnesta • Flen • Katrineholm • Vingåker • Hallsberg • Laxå • Töreboda
Skövde • Falköping • Herrljunga • Vårgårda • Alingsås • Lerum

www.vastrastambanan.se

och städerna söder om Mälaren. För att stärka utvecklingen i stråket Stockholm-Göteborg behöver Ostlänken färdigställas 2028 i enlighet med nuvarande nationell plan för transportsystemet.

- Det södra inloppet till Stockholm kräver åtgärder för ökad kapacitet. Delen Järna-Stockholm är redan idag ansträngd och kommer som en följd effekt av nya stambanor få en ytterligare betydande påverkan på kapacitetssituationen. Det södra inloppet bör redovisas som en utpekad brist, för att uppmärksamma regeringen på att objektet behöver hanteras i samband med kommande revideringar av nationell plan för transportsystemet.

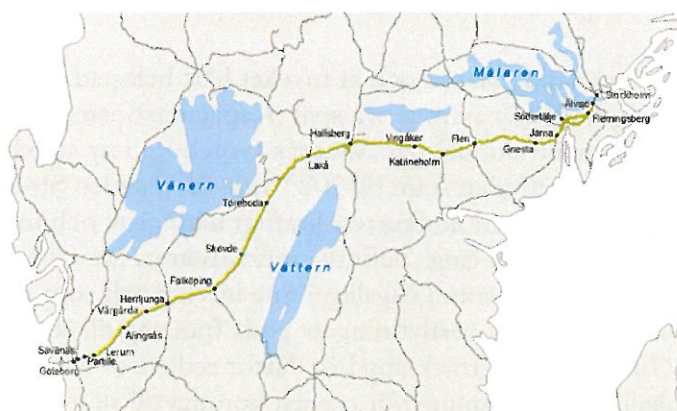
Andra betydelsefulla åtgärder som bör föranleda en justering av förslag till nationell plan.

- Färdigställandet av dubbelspår på sträckan Hallsberg-Degerön är i planförslaget försenat i jämförelse med nu gällande plan. Eftersom full effekt av dubbelspårsutbyggnaden uppstår först när helheten är genomförd bör de sista etappernas byggstart tidigareläggas.
- Som en av nationens viktigaste järnvägar bör Västra stambanan vara fri från kapacitetsbegränsande plankorsningar med vägnätet. Rapport 2014:105 visar tydligt på de systembegränsande effekterna som exempelvis korsningen med Hölövägen ger för hela stråket Stockholm-Göteborg. Förekommande plankorsningar bör föranleda åtgärder i förslag till nationell plan.

Leif Walterum

Ordförande i Västra Stambanegruppen

Fakta i korthet



Västra Stambanegruppen består av tretton engagerade kommuner längs Västra stambanan som arbetar för att Västra stambanan ska få erforderlig kapacitet och robusthet.

Gruppen arbetar nära Västra Götalandsregionen, Region Örebro län, Regionförbundet Sörmland, Trafikverket, Göteborgs hamn, näringslivet med flera som har intresse av att huvudstråket mellan Sveriges största arbetsmark-

nadsregioner Stockholm/Mälardalen och Västra Götaland utvecklas. www.vastrastambanan.se

Kommuner i samverkan för Västra stambanan!

Gnesta • Flen • Katrineholm • Vingåker • Hallsberg • Laxå • Töreboda
Skövde • Falköping • Herrljunga • Vårgårda • Alingsås • Lerum

www.vastrastambanan.se