

TILLVÄXTSTRÅKET VÄSTRA STAMBANAN BINDER SAMMAN SVERIGE OCH VÅRA TVÅ STÖRSTA STÄDER

Infrastrukturdepartementet
I2020/01827/TP
i.remissvar@regeringskansliet.se och
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037 (I2020/01827/TP)

Att utveckla och vårda det transportsystem nationen har är en viktig del i att visa ansvar för att skapa en långsiktigt hållbar och robust samhällsutveckling. Västra stambanegruppen utgörs av 14 engagerade kommuner med stationsorter längs Västra stambanan, vilka samarbetar för att Västra stambanan ska få hög kapacitet och robusthet. Gruppen arbetar nära Västra Götalandsregionen, Region Örebro län, Region Sörmland, Trafikverket, Göteborgs hamn, Försvarsmakten, näringslivet och andra aktörer som har intresse av att huvudstråket mellan Sveriges största arbetsmarknadsregioner Stockholm/Mälardalen och Västra Götaland får goda förutsättningar att utvecklas.

Öka styrningen mot klimatmålen

2017 antog Sverige ett klimatpolitiskt ramverk med klimatlag, klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Det är därför önskvärt att se över Trafikverkets tilldelningsprocess för järnväg, både i syfte att optimera och effektivisera användningen av infrastrukturen, men också för att säkerställa en långsiktighet i planeringen av det spårbundna transportsystemet.

Hela Trafikverkets underlag baseras fortsatt på en prognosstyrd planering där utvecklingen av transportinfrastrukturen ska fortsätta som idag och utvecklas utifrån de prognoser som Trafikverket tar fram. Vi är medvetna om uppdraget i direktivet till Trafikverket men anser att Trafikverkets beskrivning av utvecklingen bör utgå mer från de mål som finns för att nå en hållbar utveckling av samhället. Vår bedömning är att Sverige inte kommer nå klimatmålen om det enbart planeras som idag och "lagt kort ligger" gäller. Det är angeläget att uppdatera och precisera innebörden av de nationella transportpolitiska målen mot bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030. Ska nationen nå målet att utsläppen år 2040 ska vara 75 procent lägre än utsläppen år 1990, krävs påtagliga förstärkningar i järnvägssystemet mellan Sveriges två största städer och arbetsmarknadsregioner; Stockholm/Mälardalen och Göteborgsregionen.

Vårda det vi har – säkra kapaciteten på Västra stambanan

I tidigare basprognoser från Trafikverket har regionalstågsresandet systematiskt och kraftigt underskattats. Mellan åren 1990–2018 ökade den regionala tågtrafiken med cirka 200 %, vilket motsvarar en genomsnittlig tillväxt på 5–6 % per år. Undervärderingen av ökningen av tågtrafiken i Trafikverkets prognoser och modeller innebär att investeringar och trimningen av järnvägsanläggningen inte genomförs i önskad omfattning, vilket har betydande negativa effekter för klimatmål och nationella mål, samt för samhällsutvecklingen i stråken.

Västra stambanan är idag den viktigaste förbindelsen för personresor mellan Sveriges två största städer och arbetsmarknadsregioner; Stockholm/Mälardalen och Göteborgsregionen. Västra stambanan är samtidigt den viktigaste järnvägskopplingen för näringslivet med den spårmissiga anslutningen till Göteborgs hamn och de transoceaniska marknaderna. Att vårda det vi har bör därför innefatta att åtgärda de sedan länge kända akuta bristerna i befintlig infrastruktur längs Västra stambanan.

Västra stambanans funktion måste upprätthållas och förstärkas för att klara nuvarande och framtida transportbehov av såväl personer som gods. När Trafikverket nu har utrett Västra stambanan blir slutsatsen att den största kapacitetsbristen mellan Göteborg-Stockholm är vid infarten mot Göteborg vid Sävenäs. Här hamnar persontåg i kö bakom gods och flertalet godståg kommer inte fram. Den näst största bristen är kapaciteten mellan Göteborg och Alingsås. Detta är sannolikt Sveriges hårdast belastade dubbelspår. Sträckan serverar storstadspendling från snabbt växande kommuner, Skandinavians största och viktigaste hamn och huvudsakliga färdvägen mellan Sveriges två största städer. Analysen visar också på kapacitetsbristen öster om Hallsberg, att systemförändrande objekt såsom Ostlänken bör drivas framåt med kraft, samt att två spår till i stråket Järna-Flemingsberg är helt avgörande för den fortsatta utvecklingen i Stockholm-Mälardalsregionen. Dessa brister behöver snabbt lösas ut för att kunna ha en robust tågtrafik som möter såväl dagens som morgondagens behov.

Pendlingen på Västra stambanan har på grund av kapacitetsproblem inte kunnat öka i jämförelse med andra stråk. Den enskilt viktigaste åtgärden är att bygga två extra spår mellan Göteborg och Alingsås, vilket skulle öka kapaciteten och kapa restiden för alla trafikslag. Ett

utökat dubbelspår mellan Göteborg och Alingsås skulle möjliggöra kraftig utökning av tågtrafiken, minska restiden Stockholm – Göteborg till 2:30 och skapa ett mer robust järnvägssystem med förbättrad punktlighet.

Utöver de rent kapacitetsmässiga effekterna skulle en satsning på Västra stambanan skapa stora nyttor för bostadsbyggande, hållbart resande och integrerade arbetsmarknadsregioner. Kommunerna Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda har under 2017 deltagit i en studie som visar en potential om 23 000 nya bostäder, vilket motsvarar 50 000 nya boenden bara i dessa kommuner, som en effekt av högre kapacitet och förkortad restid. Åtgärden är också nödvändig för att dra nytta av den potential som Västlänken genom Göteborg medför.

Det är alarmerande att Göteborgs hamn flaggar för att efter 2025 begränsas deras möjligheter till fortsatt utveckling av godstrafik på Västra stambanan. Detta kan komma få avsevärd påverkan för näringslivs- och arbetsmarknadsnyttor både regionalt och nationellt. Trots att godstransporterna med lastbil ökat lavinartat i Sverige de senaste åren har Göteborgs hamn systematiskt gått emot strömmen och numera står järnvägen för den största godshanteringen till och från hamnen. Idag går 60 % av containertrafiken på järnvägen och målsättningen till år 2030 är att 75 % ska göra det. Genom högre kapacitet på Västra stambanan kan den positiva utvecklingen i Göteborgs hamn fortsätta, och godsflöden på järnväg i landet säkras.

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget en indikativ fördelning av planramar för inriktning ”+20 % alternativ B” där visst utrymme skulle kunna finnas för ytterligare nya investeringar utöver de som redan finns i nu gällande nationell plan. Vi inser att hårda prioriteringar måste göras men vill ändå framföra inspel kopplat till prioritering av nya investeringar. Regeringen bör i direktiven till Trafikverkets framtagande av nationell plan peka ut en tydlig riktning för utveckling av Sveriges infrastruktur. Trafikverket har visat att satsningar på ett järnvägsnät med hastigheter om 250 km/h i hela landet skulle vara en kostnadseffektiv åtgärd med stora nyttor för hela Sverige. Regeringen bör instruera Trafikverket att planera och genomföra åtgärder för att uppnå en sådan standardhöjning av järnvägssystemet.

Fokusera på samhällets säkerhet och beredskap

I inriktningsunderlaget återfinns en ny kostnadspost för samhällssäkerhet och beredskap. Vi delar Trafikverkets syn på att kopplingen mellan åtgärdsplaneringen och planeringen för skydd och säkerhet, krisberedskap och höjd beredskap behöver stärkas. Transportsektorn har en stor betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet och ska fungera såväl i fred som i kris och krig. Samhällsviktiga transporter måste kunna genomföras även vid omfattande samhällsstörningar. Robusta transportresurser kan vara avgörande för hanteringen av en störning och medverkar också till en krigsavhållande tröskelförmåga i försvaret av Sverige.

Med anledning av detta påminner vi om att nationen sedan 2014 har ett samförståndsavtal med Nato om värdlandsstöd (UFöU4). När det gäller geografiskt område konstateras i regeringens proposition 2020/21:30 att infartsvägen västerifrån via Göteborg är strategiskt viktiga för försvaret av Sverige i händelse av kris eller krig. För att kunna motstå ett angrepp är

möjligheten att upprätthålla förbindelser västerut avgörande för Sveriges värmkraft. De viktigaste svenska västliga förbindelserna går via västkusten och Göteborg, via västra Svealand till Osloområdet samt via Jämtlands- och Norrbottens län till de norska hamnarna Trondheim och Narvik. Det poängteras särskilt att Göteborgs hamn är av central betydelse för försörjningen av våra grannländer, samt att upprätthålla dessa förbindelsebegränsningar är också en förutsättning för att kunna erhålla hjälp av tredje part. Det påtalas dessutom att de svenska västliga förbindelserna också är viktiga för Finland i händelse av kris eller krig i vårt närområde. Dessa förbindelser är därmed av existentiellt intresse för både Sverige och Finland. Med detta sagt vill vi lyfta Västra stambanans betydelse för vår beredskap.

Behov av större åtgärder

För att dra full nytta av de satsningar som görs på förbättrade flöden i Göteborg (Västlänken) och kring Centralstationen i Stockholm, krävs högre kapacitet på Västra stambanan. Genom att ge uppdrag till Trafikverket kan åtgärderna nedan genomföras i närtid, och bidra till kapacitetshöjningar på hela stambanan, både för persontrafik och gods på järnväg.

Större åtgärder med högsta prioritet

- Sträckan Alingsås - Göteborg
- Södra infarten till Stockholm, Gnesta - Stockholms C
- Plattformsförlängningar / ombyggnation vid ett flertal stationer

Andra satsningar beskrivs nedan, vilka alla på olika sätt bidrar till kapacitetshöjningen.

Nödvändiga satsningar för en långsiktigt hållbar och robust utveckling

I Trafikverkets bristanalys, och i simuleringarna inför basprognos 2040, framkommer att de sedan länge kända kapacitetsbristerna på Västra stambanan behöver åtgärdas, liksom att åtgärda platser med brister i främst Hallsberg, Skövde och Falköping:

- Sävedalen, anslutning till Sävenäs rangerbangård
- Olskroken-Alingsås
- Järna-Flemingsberg (Stockholm)
- Laxå-Hallsberg
- Falköping-Skövde

För att uppnå de nationella målen behöver följande objekt skyndsamt genomföras:

- Planskild spåranslutning Sävenäs
- Olskroken-Alingsås, fyrspårutbyggnad
- Ny anslutning till Värmlandsbanan i Laxå
- Hallsberg personbangård
- Hastighetsoptimering och åtgärder för ökad hastighet till 250 km/h

Vårt ställningstagande

Västra stambanegruppen har på eget initiativ genomfört en ”indikativ” lokaliseringsstudie för utbyggnad med dubbelspår Alingsås-Göteborg. Likaså har gruppen studerat effekter av en sådan utbyggnad för orter som Skövde, Falköping, Herrljunga och Vårgårda. Vidare deltar flera av våra medlemskommuner i de utredningar som görs kring södra infarten mot Stockholm, samt för ökad kapacitet i Hallsberg.

Västra stambanegruppen är med våra medlemskommuner och intressenter beredda att ta en ledande roll för att tillsammans med Trafikverket och Västragötalandsregionen genomföra utredningsarbete och planering av ett nytt dubbelspår Alingsås-Göteborg, samt att med berörda regioner även delta i andra studier tillsammans med Trafikverket för att utreda vilka åtgärder som krävs för att höja kapaciteten på hela Västra stambanan.

Vi 14 kommuner som har stationsorter längs Västra stambanan samarbetar politiskt i Västra stambanegruppen och är eniga i att stråket behöver byggas ut för högre kapacitet. Vi är för att Sverige får ett starkare transportsystem, med nya stambanor och tåg med högre hastighet, men anser att vi behöver underhålla, utveckla och stärka den infrastruktur som redan finns för att växla upp de stora statliga och regionala investeringar som redan nu byggs ut i bl a Stockholm och Göteborg. En stark infrastruktur ger förutsättningar för en positiv samhällsutveckling, och i det stråk som Västra stambanan utgör finns en stor tillväxt- och utvecklingspotential. Utvecklingen av Västra stambanan är därför angelägen, och är i sammanhanget både snabbt genomförbar, kostnadseffektiv och ger positiva effekter för en stor del av landets transportinfrastruktur. Vi anser därför att Trafikverket behöver ges i uppdrag att säkra och utveckla Västra stambanans kapacitet i linje med det vi lyft fram här.

Vårt svar är även samordnat med svar som i särskild ordning inges från Västra Götalandsregionen, Region Örebro län, och Region Sörmland. Vi önskar även att medföras som remissinstans i liknande frågor.

För Västra Stambanegruppen
29 januari 2021,

Bengt Sjöberg, ordförande

Västra stambanegruppen

Skaraborgs Kommunalförbund

Box 54, 541 22 Skövde

Tel 0500-49 72 00

info@skaraborg.se

www.skaraborg.se