



VÄSTSVENSKA
HANDELSKAMMAREN

REMISSVAR ANGÅENDE FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET 2018-2029 (N2017/05430/TIF)

Västsvenska Handelskammaren har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för 2018-2029. Förslaget innehåller flera positiva inslag. Den ökade satsningen på järnvägsunderhåll ser vi särskilt positivt på. Vi välkomnar även satsningarna på längre tåg och ökad bärighet på vägnätet samt intentionen att koppla infrastruktuursatsningar till ökat bostadsbyggande. På objektsnivå välkomnar vi att Trafikverket äntligen vill påbörja slutförandet av Väst kustbanan och att möttesepareringen av E20 genom Skaraborg fortsätter enligt plan, dock måste löftet om en fullt utbyggd E20 infrias.

Med detta sagt vill vi nu peka ut vad Västsvenska Handelskammaren betraktar som de största bristerna i Trafikverkets planförslag.

NY STAMBANA GÖTEBORG – BORÅS

Den befintliga enkelspåriga järnvägen mellan Västsveriges två största städer Göteborg och Borås är Sveriges sämsta mellan två närliggande större städer¹. Nästan allt resande i stråket sker längs väg. I stråket ligger även Landvetter flygplats som idag saknar järnvägsanslutning. Behovet och nyttan av en modern järnväg är därmed mycket stort och det är obegripligt att Trafikverket i sitt planförslag bortprioriterar stråket.

Etappen Mölnlycke – Landvetter - Bollebygd finns med i den befintliga planen med planerad byggstart 2020. I det nya planförslaget är etappen borttagen vilket innebär att byggstarten skjuts upp till tidigast 2030. Fördröjningen skulle få påtagligt negativa effekter för regionen och dess näringsliv, inte minst vad gäller möjligheten till kompetensförsörjning.

¹ <https://www.vastsvenskahandelskammaren.se/artiklar/k-markt-eller-utmarkt/>



MÖJLIGHET TILL FÖRDUBBLAD KOLLEKTIVTRAFIKANDEL

Pendelstråket mellan Göteborg och Borås är ett av landets mest trafikerade. Trots detta saknas alltså en modern järnväg mellan städerna. Det illustreras av att de sex milerna mellan Göteborg – Borås tar 70 minuter med pendeltåg. Som jämförelse tar de sju milerna mellan Stockholm – Uppsala 30 minuter. Med en modern dubbelspårig järnväg skulle restiden med tåg mellan Göteborg och Borås halveras och kollektivtrafikandelen längs stråket fördubblas. Denna uppenbart stora regionala nytta som en ny järnväg mellan Göteborg och Borås innebär väjde tungt när Sverigeförhandlingen förordade att sträckan Stockholm – Göteborg färdigställs först.

LANDVETTER FLYGPLATS 2030: 9 MILJONER RESENÄRER OCH 14 000 DAGLIGA ARBETSRESOR

Landvetter hade 6,4 miljoner resenärer 2016 och växer snabbare än tidigare prognoser. Redan 2030 förväntas antalet resenärer vara 9 miljoner. Ökningstakten är ännu högre vad gäller antalet arbetsplatser i och runt flygplatsen. 2030 räknar man med att det ska finnas 14 000 arbetsplatser mot dagens 4 000. Därtill är Landvetter utpekad som en core-flygplats i det europeiska transportnätet med krav på järnvägsanslutning senast 2030.

Det västsvenska näringslivet och besöksnäringen är beroende av god internationell tillgänglighet och därmed av Landvetter som språngbräda ut i världen. Ett färdigställande av Mölnlycke – Landvetter – Bollebygd i enlighet med den nu gällande nationella planen skulle stärka Landvetter som en nationell och internationell knutpunkt och skapa bättre förutsättningar för Västsveriges näringsliv.

100 000 NYA BOSTÄDER

I stråket Göteborg – Borås planeras det för 100 000 nya bostäder. Mot bakgrund av regeringens direktiv till Trafikverket om satsningar som främjar bostadsbyggande är det förstås anmärkningsvärt att ett av de stråk som har störst potential vad gäller bostadsbyggande bortprioriteras av Trafikverket.

NYA STAMBANOR – FINANSIERING OCH HASTIGHET

Mot bakgrund av regeringens direktiv förstår vi att Trafikverket mer eller mindre tvingas föreslå en långsam utbyggnadstakt och en järnvägsstandard anpassad för relativt långsamma tåg, 250 km/h. Men vi menar att det är fel väg att gå.

Hastigheten på såväl tågen som byggtakten spelar stor roll för de nyttor som de nya stambanorna för med sig. Först när ett sammanhängande system av nya stambanor är utbyggt uppstår de fulla nyttorna. Därför måste stambanorna färdigställas så snabbt som möjligt vilket förutsätter en alternativ finansiering. Att helt finansiera stambanorna inom vanlig infrastrukturram skulle tränga undan andra nödvändiga satsningar. Lånefinansiering via separat offentligt bolag och försäljning av



statliga bolag ser vi som två framkomliga finansieringsvägar. Vi inser att Sverige har ett överskottsmål att ta hänsyn till. Antingen väljer riksdagen att undanta kostnaderna för nya stambanor i överskottsmålet eller så prioriterar man nya stambanor framför annan statlig konsumtion. I dagsläget gör staten dock ett större överskott och prognosticerar för ytterligare stora överskott varför man klarar överskottsmålet utan att behöva undanta kostnaden för nya stambanor. I dagsläget väljer också staten att amortera på en av världens lägsta statsskulder istället för att genomföra uppenbart viktiga investeringar.

Ett viktigt syfte med de nya stambanorna är att öka arbetspendlingen, förstora arbetsmarknadsregionerna och att flytta över resenärer från flyg och bil till järnväg. Tågets hastighet spelar då en helt avgörande roll. Det kan finnas delsträckor där den lägre hastigheten 250 km/h är att föredra men systemet som helhet bör anpassas för 320 km/h.

VÄSTRA STAMBANAN

Trycket på Västra Stambanan är mycket stort och Trafikverket konstaterar att den redan idag har kapacitets- och punktlighetsbrister. Den verkliga flaskhalsen väster om Vättern är de drygt fyra milen Göteborg – Alingsås. Där är det fullt på spåren under högtrafiktimmarna och övrig tid är kapacitetsutnyttjandet 81-100 procent. Trots detta föreslår Trafikverkets inga kapacitetshöjande åtgärder mellan Göteborg – Alingsås.

Det innebär att den förväntade efterfrågeökningen på järnvägstransporter längs Västra stambanan inte kan mötas. Pendeltåg, regionaltåg, snabbtåg och godspendlar från hela landet tvingas även fortsättningsvis trängas på de två spåren till och från Göteborg och Göteborgs hamn.

För att komma tillrätta med kapacitetsbristen på Västra stambanan måste ytterligare ett dubbelspår byggas mellan Göteborg och Alingsås. Det skulle skapa plats för fler godståg och därmed möjliggöra överflyttning av gods från väg till järnväg, pendeltågstrafiken skulle kunna utökas och restiden Stockholm – Göteborg kortas. Enligt kommunerna längs sträckan skulle det också möjliggöra minst 23 000 bostäder i stationsnära lägen, vilket enligt regeringens direktiv ska beaktas av Trafikverket.



BOHUSBANAN

Bohusbanans skick och kapacitet innebär att tåget har svårt att konkurrera med bilen om pendlarna inom Bohuslän och till/från Göteborg. En tågresa mellan Uddevalla och Göteborg tar 73 minuter, med bil tar resan 60 minuter. Tyvärr fortsätter Trafikverket att i den nationella planen blunda för Bohusbanans behov och potential.

Västsvenska Handelskammaren anser att Trafikverket bör genomföra kapacitetsförstärkande åtgärder på Bohusbanan. I första hand genom fler förbigångsspår eller mötesspår mellan Uddevalla – Göteborg. Det skulle möjliggöra kortare restider och fler avgångar och därmed öka tågets konkurrenskraft och ytterligare stärka arbetsmarknaden i Göteborg och södra Bohuslän.

JÄRNVÄGEN GÖTEBORG – OSLO

Trafikverket pekar i sitt planförslag ut sträckan Göteborg – Oslo som en brist. Störst är bristerna på järnvägssidan. Det illustreras av att det 2015 endast passerade tre godståg per dag över gränsen i Kornsjö. Godset färdas istället med lastbil. Närmare 3000 lastbilar per dag passerar Svinesundsbron som är mer trafikerad än Öresundsbron.

Västsvenska Handelskammaren anser att Trafikverket tillsammans med Jernbanedirektoratet måste genomföra en förutsättningslös ÅVS som utreder den mest lämpade sträckningen av en ny järnväg mellan Oslo och Göteborg. 2016 års utredning belyste enbart hur den befintliga järnvägssträckningen via Dalsland kan utvecklas. Detta gav inte ett tillräckligt bra underlag då det innebär att alla alternativ inte blev undersökta. Förutsättningarna för en rakare och mindre kuperad sträckning via Bohuslän måste undersökas.

GÖTEBORGS HAMN

Göteborgs hamn är en nationell angelägenhet. Den är Sveriges i särklass största och viktigaste hamn som mer än hälften av all containertrafik till och från Sverige passerar. För ett exportberoende land som Sverige är direktanlöp till Göteborgs hamn från viktiga marknader som Asien och Nordamerika avgörande för landets och företagets konkurrenskraft. Dessa direktanlöp måste säkras, vilket kräver att farleden till Göteborgs hamn fördjupas då fartygen som står för dem blir allt större och mer djupgående.

Kostnaden för att fördjupa farleden och därmed stärka Sveriges konkurrenskraft är cirka fyra miljarder kronor och samhällsnyttan enligt Trafikverkets beräkningar mycket hög. Trots det nöjer sig Trafikverket med att peka ut farleden som en brist i sitt planförslag.



SAMMANFATTNING

Avsaknaden av satsningar på ovan nämnda objekt skickar signaler om att järnvägen inte är framtiden vare sig för gods eller pendling. Att Trafikverket väljer att inte höja kapaciteten på en sträcka som är kapacitetsmässigt full och samtidigt är regionens viktigaste tågpendlingstråk, det tyngsta järnvägsstråket in mot Sveriges största hamn, en del av Sveriges viktigaste fjärrtågslinje mellan Göteborg och Stockholm och som trafikeras av regiontåg och intercity tåg går inte att tolka på annat sätt. Lägg därtill att Trafikverket tar bort den planerade järnvägsinvesteringen mellan Västsveriges två största städer. Det är tydligt att om regeringens utlovade satsning på järnväg ska få genomslag även i Västsverige måste Trafikverkets planförslag revideras.

Johan Trouvé

Vd Västsvenska Handelskammaren