

*Järnvägsföreningen i Lerum  
c/o BAS  
Hilleforsvägen 2  
443 61 Stenkullen  
2020-05-31*

Göteborgsregionen (GR)  
att Maria Sigroth  
Box 5073  
402 22 Göteborg

## **Yttrande över Målbild tåg 2028,**

Dnr KTN 2017–00187

### **Ärendet**

Målbild tåg 2035 – utveckling av tågtrafiken i Västra Götaland antogs av regionfullmäktige i juni 2013 och ingår som en av flera strategier i regionens trafikförsörjningsprogram. Aktuell utredning Målbild tåg 2028 utgår från Målbild tåg 2035 med fokus på delmål till år 2028.

Målbild tåg 2028 syftar till att konkretisera en viljeinriktning i utvecklingen av tågtrafiken och den storregionala busstrafiken för att nå uppsatt resandemål om att tredubbla tågresandet från 2006 till år 2035 samt att öka attraktiviteten i det storregionala kollektivtrafiksystemet. I fokus står föreslagna trafikförändringar med utgångspunkt i dagens infrastruktur, redan beslutade åtgärder under den aktuella tidsperioden samt vissa mindre trimningsåtgärder.

### **Kort och lång sikt**

Utgångspunkten är att det långsiktiga perspektivet måste styra de kortsiktiga åtgärderna. Annars riskerar man att genomföra kortsiktiga åtgärder som senare visar sig vara obehövliga. Det långsiktiga perspektivet att bygga ut banan Göteborg - Alingsås med två nya spår i en tunnel norr om sjön Aspen måste styra planeringen av andra projekt på Västra Stambanan. Detta är den främsta åtgärden som kan vidtas för att skapa mer kapacitet och förutsättningar för en kraftigt utbyggd pendeltågstrafik utefter befintlig bana.

I rapporten talas om fyra spår Göteborg - Partille och senare även fyra spår Partille - Floda. Detta förslag har diskuterats i många år och förkastats av ekonomiska, tekniska och miljömässiga skäl. Med den utgångspunkten kan även ifrågasättas övriga förslag till åtgärder som utredningen lämnar

I avvaktan på ett definitivt beslut om höghastighetståg, skjuter man fram planeringen av nödvändiga investeringar i Västra Stambanan på framtiden. Höghastighetsjärnvägarna kan i bästa fall vara operativa först om 30 - 40 år. Behovet av mer kapacitet på Västra Stambanan är akut redan idag. Det finns anledning att erinra om att det för 150 år sedan bara tog sju år att färdigställa hela järnvägen Stockholm- Göteborg.

## Synpunkter

Västra Götalands Målbild tåg 2028 är en positiv ansats, med ambitionen att utveckla tågtrafiken. Förslaget bygger tankemässigt på att en synkronisering av tidtabellerna ska leda till ett optimalt utnyttjande av den befintliga begränsade bankapaciteten. Det optimerade systemet kommer att medföra en trögrörlighet som inte tillåter snabba förändringar eller anpassningar när väl förändringarna är genomförda.

I planeringen får inte fjärrtågen och godstågen glömmas bort. Finns utrymme för en ökad godstrafik och hur mycket kan denna trafik öka? Klarar man fler fjärrtåg? Pandemin har idag närmast slagit ut flyget och det lär ta lång tid innan detta kommer tillbaka. Samtliga flygresenärerna Stockholm - Göteborg före pandemin skulle fylla ca elva X2000 tåg i varje riktning per dag. Efter pandemin är det rimligt att räkna med en viss överflyttning av flygresenärer till tåg. Får dessa tåg plats på spåren?

Även pendeltågstrafikens koppling till Västlänken kan bli en begränsande faktor. Om pendeltågstrafiken tredubblas är snart Västlänkens kapacitet ianspråktagen. Västlänken kommer att bli hårt trafikerad med tre pendeltågsbanor från norr. För att undvika störningar måste alla inkommande pendeltåg hålla sin tidtabell exakt, vilket kan bli svårt om matarbanorna samtidigt trafikeras av prioriterade fjärrtåg. Om fjärrtrafiken leds in på en separat bana i en tunnel norr om sjön Aspen, minskar dessa problem avsevärt.

Västra stambanan är en av landets viktigaste järnvägar där sträckan Göteborg - Alingsås sticker ut som landets hårdast utnyttjade dubbelspår och där infrastrukturen återkommande förklaras som överbelastad. Situationen är redan idag komplicerad då stambanan trafikeras av fjärrtågs, regiontåg, pendeltåg och en omfattande godstrafik. För att möta framtida behov av resor och transporter utreder nu Trafikverket brister i stråket. Målet är att Västra stambanan ska vara så pass utredd att prioriterade åtgärdsförslag kan övervägas i nästa planeringsomgång och revidering av nationell plan.

Behovet av mer kapacitet på Västra Stambanan mellan Göteborg - Alingsås är idag så stort och väldokumenterat att det borde ses som en synnerligen angelägen åtgärd att bygga ut hela sträckan, i varje fall etappen Göteborg - Floda med en tunnel norr om sjön Aspen. Denna etapp kan vara klar omkring 2030. Det innebär att anvisade medel för utbyggnad av fjärde spåret på Lerums station bör omdestineras till utbyggnaden norr om Aspen.

I allt utredningsarbete som redovisas har man glömt bort finansieringen. Utbyggnaden av Göteborg - Alingsås kan enkelt finansieras med en extra avgift på biljettpriset. Detta bör man ha med i sina överväganden och föreslå en särskild finansieringsordning för sträckan Göteborg - Alingsås. Järnvägsföreningen i Lerum har utvecklat en sådan finansieringsmodell.

Utredningen föreslår en sammanslagning av Aspedalens och Aspens hållplatser. När Göteborg -- Alingsås är utbyggd med ytterligare två för spår fjärr- och godståg norr om sjön Aspen, finns god kapacitet för att utveckla pendeltågstrafiken på befintlig bana. I det läget behövs inte färre stationer, snarare fler. Att behålla befintliga stationer för pendeltrafiken ger stationssamhällena en renässans. Bostäder kan då byggas på gångavstånd till hållplatserna. Lerums kommuns planer på ett stort bostadsområde vid Aspedalens hållplats är ett perfekt exempel. Därför borde frågan om en sammanslagning av dessa stationer avföras från dagordningen.

För att uppnå syftet med Målbild tåg 2028 om att stärka järnvägsutvecklingen i Västra Götaland måste krav ställas på att dagens hårt ansträngda kapacitetssituation åtgärdas med fyra mil nytt dubbelspår Alingsås–Göteborg. En järnvägskorridor i ny sträckning ger en separering av trafikslagen där fjärrtågtrafiken kan köra Stockholm–Göteborg på 2:30, säkrar godstrafiken till Göteborgs hamn under hela dygnet och möjliggör snabbare och tätare pendeltågstrafik på denna bana samt skapar utrymme för ytterligare pendeltågstationer längs befintlig bana.

De föreslagna mindre insatserna längs Västra Stambanans befintliga sträckning närmast Göteborg ger inte den nödvändiga kapacitetsförstärkning som transportefterfrågan kräver. Sträckan Göteborg - Alingsås måste ses som ett synnerligen angeläget (i varje fall etappen Göteborg - Floda) till vilket alla tillgängliga resurser bör knytas. Denna del (etappen Göteborg - Floda) kan vara klar att tas i bruk 2030 och då har man samtidigt löst många andra kortsiktigare projekt.

Järnvägsföreningen i Lerum är beredd att i samverkan med GR och andra intressenter medverka i den fortsatta planeringen för att öka kapaciteten på Västra Stambanan.

Järnvägsföreningen i Lerum

Björn Stahre  
Ordförande

Bilaga:  
Foldern "Göteborg - Stockholm, 2 timmar och 30 minuter"