

# Västra Stambanans kapacitet påverkar industrin i hela landet

Vi föreslår fyra principer näringslivets godstransporter. Kapacitetsbristen Göteborg - Alingsås och behovet av triangelspår i Karlstad är två tydliga exempel på akuta behov som uppfyller dessa principer, skriver Per Lyrvall, Elvir Dzanic och Ted Söderholm.

**Publicerad:** Dagens Industri, 12 maj 2021, 19:30



Göteborgs Hamn är genom sitt tågpendelsystem sammankopplat med 24 inlandsterminaler och kopplingen till 15 av dessa terminaler går via Västra Stambanan. Det är exempelvis terminaler i Skaraborg, Mälardalen, Gävleborg och Norrland. Kapacitetsbristen på Västra Stambanan påverkar med andra ord hela landet, skriver Per Lyrvall, Elvir Dzanic och Ted Söderholm.

Järnvägen är avgörande för näringslivets konkurrenskraft och storstadsregionernas attraktionskraft. Under de senaste 25 åren har regiontågtrafiken ökat med 220 procent och fjärrtågtrafiken med 50 procent nationellt. I Göteborg har godstågen ökat med över 20 procent. Järnvägssystemet har dock passerat kapacitetstaket och kan inte möta ett växande behov av transporttjänster.

För att järnvägen på allvar ska kunna bli ett förstahandsalternativ inom person- och godstransport och fortsatt ha en avgörande roll i klimatomställningen behöver kapaciteten på stambanorna säkras på både kort och lång sikt.

Satsningar på järnvägsinfrastruktur går i linje med de transportpolitiska målen för ökad tillgänglighet och regional utveckling. Dessutom bidrar det till både hållbarhet i transportsektorn för framtida generationer samt ett mer effektivt transportsystem som gynnar industrin och därmed även arbetstillfällena och ekonomin i stort. Satsningar bör göras med ett helhetsgrepp och utifrån hela transportsystemets perspektiv.

Det finns fyra principer som bör styra åtgärdsplaner för att uppnå en hållbar järnvägssektor för den svenska basindustrin:

- Sätt näringslivets transportbehov i fokus.
- Återställ och upprätthåll funktionalitet på prioriterade banor.
- Höj kapaciteten och prioritera klimatmålen.
- Ta ett helhetsgrepp för att kunna satsa resurser samlat och där de ger störst nytta.

Samtliga fyra principer uppfylls när vi tittar på behovet av järnvägsinvesteringar i relation till kapacitetsbristen både på Västra stambanan och i Värmland.

Idag ligger en stor andel av Sveriges industri längs med Västra stambanan. Där samsas godståg, fjärrtåg och regionala tåg, något som leder till kapacitetsbrist. Västra stambanan är en strategisk länk i godstransporterna till och från Göteborgs hamn. Detta gäller framför allt sträckan Göteborg - Alingsås. Göteborgs Hamn är genom sitt tågpendelsystem sammankopplat med 24 inlandsterminaler och kopplingen till 15 av dessa terminaler går via Västra Stambanan. Det är exempelvis terminaler i Skaraborg, Mälardalen, Gävleborg och Norrland. Kapacitetsbristen på Västra Stambanan påverkar med andra ord hela landet. Idag trafikeras Västra Stambanan av ca 30 godståg dagligen på väg till och ifrån Göteborgs Hamn, vilket motsvarar cirka 700 tunga lastbilar med släp per dag.

I Göteborg förväntas 1 000 miljarder kronor investeras enbart i bostäder och kontorslokaler till år 2035. De kommande 30 åren beräknas befolkningen växa till 2,5 miljoner. Redan nu pågår expansionen av Göteborgs hamn när alltmer gods ska transporteras till och från Sverige. Redan om 15 år pekar de sammantagna prognoserna på en 50-procentig ökning. För att hamnen ska lyckas med det, måste kapaciteten i järnvägsnätet hänga med i samhällsutvecklingen och det behövs en utbyggnad i närtid. Både svensk exportindustri och svensk livsmedelsförsörjning är beroende av hamnens kapacitet. Ett nytt dubbelspår Göteborg - Alingsås säkrar detta tills fjärrtågen kan flytta till egen stambana.

Ett annat exempel finns i Karlstad där både kommunen och Stora Enso länge efterfrågat ett så kallat triangelspår för att reducera mängden godståg inom Karlstads resecentrum. En bättre infrastruktur i området är en förutsättning för att Stora Enso ska kunna uppgradera Skoghall bruk med en investering mellan 800 - 850 miljoner euro. Detta potentiella expansionsprojekt skulle sänka fossila koldioxidutsläpp från tillverkningen avsevärt och även resultera i fler arbetstillfällen under investeringstiden.

En förbättrad infrastruktur i området är en av de förutsättningar som undersöks i denna process. Tågkapaciteten har nu nått sitt tak i området. Det är i dag operativa problem att få ut godset från Skoghalls bruk, så med en fördubblad volym skulle hela Karlstadsområdet uppleva konstanta störningar. Skoghall trafikerades med närmare 1000 tåg under 2019, ca tre tåg per arbetsdag. Varje vedtåg ersätter 34 lastbils ekipage och ett fullt tågsätt med kartong ut motsvarar cirka 45 lastbilar enkel väg.

Ett triangelspår utanför Karlstads stadskärna skulle ge Stora Enso möjlighet att ytterligare öka andelen järnvägstransporter, vilket också resulterar i färre lastbilstransporter. Detta ger ett positivt miljöavtryck och mindre vägtrafikbelastning i form av trängsel och slitage. Men ett

triangelspår mot Skoghallsbanan, som kringgår Karlstad centrum, är inte bara önskvärt för Stora Enso utan skulle även föra med sig många fördelar för regionen och närområdet. Med ett triangelspår skulle:

- Karlstads nya resecenter till stor del slippa längre godståg och lokvändningar bland persontrafiken, vilket reducerar störningar och höjer personsäkerheten.
- Mängden godstrafik genom centrum reduceras, och därmed minskar även buller.
- Buller och vibrationer väster om Karlstad Central minskar eftersom den snäva kurvan mot Skoghallsbanan skulle undvikas.
- Karlstad Central få friare planering av tidtabeller, och enklare kunna göra prioritering av spår som ett resultat av färre godståg.

Ett nytt dubbelspår Göteborg - Alingsås, som har samma transportkapacitet som femton vägfiler, behövs för att Göteborgs hamns transportflöden kan upprätthållas och utvecklas på kort sikt. Ett triangelspår i Karlstad gynnar stadsmiljön, industrin och både gods- och persontågtrafiken. Dessa åtgärder skapar förutsättningar för klimatsmarta nyinvesteringar, arbetstillfällen och stärkt konkurrenskraft. Och allt ligger helt i linje med prioriteringarna i den nationella planen för statlig transportinfrastruktur. Låt oss satsa på det redan nu.

**Per Lyrvall – Sverigechef, Stora Enso**

**Elvir Dzanic – vd, Göteborgs Hamn AB**

**Ted Söderholm – vd, Green Cargo AB**