

## Västsvenska Handelskammarens remissvar: Målbild tåg 2028

Handelskammaren tackar för möjligheten att få lämna synpunkter och har följande:

Järnvägssystemet i Västsverige är kraftigt eftersatt. 2017 publicerade Handelskammaren rapporten K-märkt eller utmärkt där det konstaterades att 4 av Sveriges 5 sämsta järnvägar fanns i vår region. Resultatet baserades på restidskvoten tåg/bil mellan stora och närliggande städer. Trots några år på nacken är rapportens slutsatser lika aktuella idag och kommer tyvärr i stor utsträckning även att vara det 2028 trots att Västlänken och Varbergstunneln då är klara.

VGR är i Målbild tåg 2028 tydliga med att det verkliga behovet av järnvägsinvesteringar i Västsverige inte tillnärmelsevis hinner genomföras till 2028 utan fokuserar istället på hur den befintliga infrastrukturen, tillsammans med redan beslutade och finansierade åtgärder, kan nyttjas bättre än idag. Handelskammaren arbetar idogt vidare för att stora järnvägsinvesteringar som nya stambanor (Göteborg – Mölndal – Landvetter – Borås – Jönköping – Linköping – Stockholm), nytt dubbelspår Göteborg – Alingsås, dubbelspår Göteborg – Uddevalla och bättre järnväg Göteborg – Oslo ska komma till stånd. Men effektiviseringar och förbättringar i relativ närtid (2021-2028) är förstas helt nödvändiga och Handelskammaren har följande synpunkter på Målbild tåg 2028.

### Övergripande

Handelskammaren ställer sig bakom målsättningen i Målbild tåg 2035 som bland annat innebär en påtaglig ökning av antalet och andelen tågresenärer. Det är bra att VGR med Målbild tåg 2028 tar fram delmål som konkretiserar Målbild tåg 35.

### Takttrafik i knutpunktsupplägg

Det föreslagna upplägget med takttrafik i knutpunkter är tilltalande och erfarenheterna goda. Med en förväntad resandeökning på 20-30 procent är det en viktig pusselbit om målet att kraftigt öka andelen och antalet tågresenärer ska uppnås. En nackdel är att kostnadstäckningsgraden antas bli lägre vilket VGR måste ha en plan för att kunna hantera. En annan nackdel är den längre planeringshorisonten. Göteborgs hamn planerar att inom några år fördubbla mängden gods via järnväg. Hur rimmar en sådan snabb ökningstakt med takttrafikens behov av långsiktig planeringshorisont? Inte minst på Västra stambanan ser vi en risk för intressekonflikt när såväl mängden godståg som antalet persontåg förväntas öka på en redan överbelastad bana.

### Nedläggning av pendeltågstationer

Att lägga ner etablerade och i vissa fall populära pendeltågstationer är inte tidsenligt. I Skåne öppnas nedlagda stationer snarare upp och även VGR visar med Västtågsutredningen att det kan bli aktuellt också i Västra Götaland, liksom anläggandet av helt nya stationer som Hillared, Långhem, Brålanda och Väröbacka. Med detta sagt kan det ändå finnas goda skäl att lägga ner stationer om det totalt sett innebär fler resenärer. Innan beslut fattas bör VGR utreda hur ett nytt dubbelspår Göteborg – Alingsås påverkar nyttan av att lägga ner befintliga pendeltågsstationer.

### Bra att skapa nya kopplingar

Det föreslagna turutbudet på Västra stambanan skapar kopplingar som inte finns idag, t.ex. möjligheten till direktresor mellan Skaraborg (Skövde, Falköping, Herrljunga eller Vårgårda) och Floda, Lerum eller Partille. Förslaget binder samman regionen och är tilltalande ur näringslivets synvinkel. I den mån befintlig järnväg kan nyttjas till att skapa nya kopplingar är det generellt sett mycket positivt.

## Regionala banor

Handelskammaren går inte in på alla banors behov och trafikeringsförslag men har följande kommentarer:

- För några banor saknas uppgifter om förslagets effekt på antalet resenärer. För att bättre kunna bedöma förslagen vore den uppgiften önskvärd.
- Det är bra att VGR betonar vikten av välanpassade byten och regelbundna avgångar, vilket förstås är nyckeln i takttrafiken.
- Det är ont om ledig kapacitet på Västra stambanan. Trots Handelskammarens faiblesse för regional pendling ser vi risker med att låta Kinnekullebanans tåg i större utsträckning än idag trafikera sträckan Mariestad – Örebro. Konsekvenserna av det måste vara väl utredda.
- Ambitionen avseende några banor är synnerligen låg, i princip att inte låta dem förfalla. Givet tidshorisonten 2028 och alla andra behov i regionen är det tyvärr en realistisk ambition. Att staten tar ett större ansvar för de regionala järnvägarna är ett krav som Handelskammaren avser att fortsätta driva.
- Sist av de regionala banorna i Målbild 2028 redovisas Bohusbanan. Någon måste vara sist och det finns förstås ingen avsikt i detta men är likväl symptomatiskt för den historiskt styvmoderliga behandlingen av Bohusbanan. Förslaget att låta tågen från Strömstad gå via Trollhättan till Göteborg har flera fördelar, främst den kortade restiden (Strömstad) - Uddevalla – Göteborg. Samtidigt missar dessa tåg Uddevalla Östra dit inte minst många gymnasister från norra Bohuslän reser. På sikt måste förstås Bohusbanan byggas ut till dubbelspår, helst med förlängning till Norge, vilket inte är upp till Målbild tåg 2028 att ta vidare.
- Resenärer i stråket Göteborg – Borås – Jönköping är i praktiken hänvisade till bussresor och kommer så att vara även 2028. Den framtida järnvägen faller därmed utanför Målbild tåg 2028:s uppdrag. Busstråk är mer flexibla än tågditon. Sträckningar och tidtabeller kan snabbt ändras. Storregionala bussar med Göteborg som start eller mål begränsas dock i sin flexibilitet av trängseln i innerstaden och Delsjömotet. Handelskammaren är trygg i att VGR har god kännedom om den problematiken vid planering av storregional busstrafik.

Västsvenska Handelskammaren genom

Markus Ottemark, ansvarig infrastruktur