

Naturskyddsföreningen Västs synpunkter på Åtgärdsvalsstudie Västra stambanan genom Västra Götaland

Västra stambanan

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar. Banans tågkapacitet är idag fullt utnyttjad på sträckan Alingsås-Göteborg och även i övrigt hårt belastad samtidigt som efterfrågan på både person- och godstransporter förväntas fortsätta att öka. Från klimat- och resurssynpunkt måste järnvägstransporter och sjötransporter ersätta landsvägstransporter och flygtransporter. Kapaciteten på järnvägssystemet måste totalt sett ökas och detta berör bland annat Västra stambanan. Framför allt kan byggande av fler spår då förorsaka intrång och störningar i bebyggelse, landskap och skyddsvärd områden. Med hänsyn till detta är det angeläget att även beakta andra möjligheter att öka kapaciteten.

Västra stambanan beslutades av riksdagarna 1853 och 1854. De första arbetena på banan startades i närheten av Alingsås 30 april 1855. Hela sträckningen Stockholm Södra – Göteborg invigdes 3-4 november 1862. Hela banan elektrifierades 1926. Hela banan blev dubbelspårig 1958. Härutöver har exempelvis omfattande linjerätningar gjorts och banan har anpassats för snabbtåg.

På sträckan väster om Alingsås till Göteborg går järnvägen utmed Säveåns dalgång, där höjder, dalar och sjöar avlöser varandra. Den för bygget av banan ansvarige Nils Ericson konstaterade i en rapport att delen Jonsered till Alingsås är *”den i förhållande till längden kostsammaste och mest arbetsdryga del av Västra Stambanan mellan Göteborg och huvudstaden”*. Det är sålunda inte överraskande att åtgärder för utökad kapacitet utmed just denna del av banan kan medföra såväl stora kostnader som allvarliga ingrepp i landskap och naturvärden.

Sedan mitten av 1800-talet har tillkommit omfattande bebyggelse utmed järnvägen, till stor del genom att närhet till järnvägen gav bättre kommunikationer för bostäder och verksamheter. Utbyggnad av banan med fler spår, mer trafik och tyngre trafik kan nu istället ge intrång och störningar för denna bebyggelse.

Trafikverkets tidigare förslag Floda-Aspen

Redan i början av 2000-talet utredde dåvarande Banverket ökad kapacitet på delsträckan Floda-Aspen i Lerums kommun och föreslog utbyggnad med två nya spår längs det befintliga dubbelspåret. Lerums Naturskyddsförening accepterade i princip lösningen under förutsättning att tillräcklig hänsyn skulle tas till berörda naturvärden, framför allt utmed Säveåns dalgång och Natura 2000-område.

Lerums Naturskyddsförening ansåg att de ofrånkomliga ingreppen i naturvärdena utmed delar av sträckan Floda-Aspen borde kunna begränsas och accepteras, framför allt i

jämförelse med alternativet att dra nya spår i tidigare av motsvarande ingrepp opåverkade områden bland annat norr om sjön Aspen.

Den kraftiga opinionen i Lerum mot nya spår längs de befintliga, framför allt framförd av Järnvägsföreningen i Lerum, medförde emellertid att Lerums kommun kategoriskt motsatte sig nya spår utmed de gamla. Järnvägsföreningen förespråkade istället att två nya spår skulle dras i kontinuerlig ca 2 mil lång tunnel från Ubbared (öster om Floda) till Fjällbo (vid Sävenäs). Lerums kommuns motstånd medförde, trots att övriga kommuner i Västra Götaland var positiva, att processen avstannade för Banverkets (senare Trafikverkets) del. Så gott som ingen grupp eller part i Lerum eller övriga berörda kommuner har emellertid ifrågasatt behovet av ökad kapacitet på Västra stambanan genom att bygga fler spår. Oenigheten har istället gällt var dessa spår ska dras.

Med syfte att åter få igång planeringsprocessen i Lerums kommun sammanställde en informell arbetsgrupp en skrivelse till Banverket i oktober 2008. Skrivelsen avgränsades till synpunkter som alla berörda i Lerums kommun förväntades kunna enas kring och kom att undertecknas av representanter för samtliga partier i Lerums dåvarande kommunfullmäktige samt Naturskyddsföreningen och Järnvägsföreningen. I skrivelsen uppmanade undertecknarna Banverket att *”snarast påbörjar en förutsättningslös utredning om ytterligare spår på hela sträckan mellan Alingsås och Göteborg”*. Även om det har gått 6 år sedan skrivelsen överlämnades kan Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie ses som ett senkommet uppfyllande av skrivelsens önskemål.

Åtgärdsvalsstudiens inriktning

Trafikverkets mål med Åtgärdsvalsstudien är att i samförstånd med berörda aktörer:

- Rekommendera åtgärder inom ramen för nationell plan 2014-2025.
- Föreslå inriktningen för fortsatt planering av kapacitetshöjande åtgärder på lång sikt, dvs även efter 2025.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien drivs av Trafikverket i samverkan med Västra Götalandsregionen, Skaraborgs kommunalförbund, Sjuhärads kommunalförbund, Göteborgsregionens kommunalförbund, Västtrafik, Västra stambanegruppen, Göteborgs Hamn AB samt Alingsås, Lerums och Partille kommuner.

TRAFIKVERKETS FYRSTEGSPRINCIP

1. **Tänk om**
Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. **Optimera**
Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. **Bygg om**
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. **Bygg nytt**
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Trafikverkets syfte med Åtgärdsvalsstudien är att föreslå kombinationer av åtgärder enligt verkets fyrstegsprincip (se faktaruta ovan) för att på medellång och lång sikt möta förväntad efterfrågan på resor och transporter i Västra stambanestråket genom Västra Götaland. Åtgärdsvalsstudien ska göra det möjligt att ta ställning till inriktning för den fortsatta fysiska och ekonomiska planeringsprocessen, dvs för val av åtgärder för att förbättra kapaciteten på Västra Stambanan i Västra Götaland. Åtgärdsvalsstudien, daterad 2014-04-30, är på remiss till 15 november och redovisas i en huvudrapport benämnd Remisshandling (fullständig och sammanfattad version) samt 7 underlagsrapporter.

Under remisstiden har Trafikverket tagit fram samhällsekonomiska kalkyler och samlade effektbedömningar för fyra alternativa investeringspaket på lång sikt.

Åtgärdsvalsstudien ligger före den formella planeringsprocessen för åtgärder och motsvarar vad som tidigare har benämnts idéstudie eller motsvarande.

Huvuddelen av Åtgärdsvalsstudiens rapporter är skrivna på en teknisk nivå som bara är fullt begriplig för personer med åtskillig insikt i fysisk planering och järnvägsfrågor. Detta avspeglas kanske i remisslistan, vilken omfattar 30 remissinstanser, huvudsakligen myndigheter, kommuner och företag. Endast tre av remissinstanserna är föreningar som representerar allmänheten: Naturskyddsföreningen i Västra Götaland, Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet och Järnvägsföreningen i Lerum.

Naturskyddsföreningen Västs övergripande generella synpunkter

- Naturskyddsföreningen Väst anser övergripande att avregleringen av järnvägstrafiken har gått alldeles för långt. Detta har missgynnats resenärerna och gjort järnvägen som transportsystem svåröverskådligt och misskött. Trafikverket eller någon annan övergripande instans borde ges större möjlighet att både kort- och långsiktigt styra trafikens sammansättning och fördelning så att järnvägssystemet kan utnyttjas optimalt.
- Naturskyddsföreningen Väst beklagar att Åtgärdsvalsstudien i det här skedet inte blir föremål för diskussion och granskning i en vidare krets av samhället genom mera omfattande remiss till fler instanser som representerar allmänheten.
- I Åtgärdsvalsstudien finns ett uttalat fokus på att minska restiderna, vilket delvis får negativa konsekvenser i form av förslag till nedläggning av hållplatser och inskränkningar av antal uppehåll på andra hållplatser. En annan negativ konsekvens av denna restidsfokus är att utbyggnaden av nya spår Alingsås-Göteborg inriktas på långa deletapper för att uppfylla krav på så kallade ”flygande förbigångar”. Om detta krav slopas kan kortare etapper med bättre hänsyn till intrång i miljön istället övervägas.

Även den nuvarande trafikeringen har till viss del fokus på korta restider, men konsekvensen tycks ofta bli störningar och förseningar som istället förlänger restiderna. Enligt Naturskyddsföreningens uppfattning prioriterar trafikanterna i

första hand korta avstånd till hållplatser eller stationer, täta avgångar och säkra restider, inte kortast möjliga restid. Detta innebär att antalet hållplatser istället bör ökas och de tidtabellsbestämda restiderna ökas för att minska störningskänsligheten.

- Naturskyddsföreningen Väst motsätter sig i enlighet med ovanstående planerna att minska de nuvarande snabbtågens uppehåll mellan Stockholm och Göteborg för att tidsmässigt konkurrera med flygtransporter på denna sträcka. Flyget bör istället få konkurrens genom att tvingas betala hela sin miljökostnad och tågtrafiken underlättas kostnadsmässigt av miljöskäl. Det är viktigt att även orter mellan Stockholm och Göteborg har goda kommunikationer med tåg.
- Från klimat- och resurssynpunkt är det nödvändigt att så mycket transporter som möjligt även på kort sikt förs över till järnväg och även sjötrafik. Västra Götalandsregionens målbild, som är utgångspunkt för Åtgärdsvalsstudien, är inte tillräcklig i detta avseende. Behovet av åtgärder är större än vad målbilden anger, vilket gör att större resurser måste tillföras för järnvägsinvesteringar på kort sikt.
- Naturskyddsföreningen Väst tar avstånd från planerna på höghastighetsjärnvägar i Sverige. Anläggandet av sådana kräver alltför stora resurser och ger alltför stora ingrepp i landskap och naturmiljö. Behovet av höghastighetsbanor i det glesbefolkade Sverige finns troligen varken på kort eller lång sikt. Höghastighetsbanor kan dessutom inte utnyttjas för godstrafik, vilken behöver flyttas över från landsvägstrafik. Istället bör motsvarande resurser satsas på upprustning och utbyggnad av nuvarande järnvägsnät inklusive nya banor i sträckningar som idag saknas. Exempel på sådana är Götalandsbanan och Norrbottniabanan.
- Naturskyddsföreningen Väst avstyrker nya spårsträckningar genom tidigare av större transportleder ostörda områden. Detta gäller såväl skogsområden som mer eller mindre uppodlade områden med gles bebyggelse. Sådana nya sträckningar är ofrånkomliga vid alla alternativ som förutsätter nya spår skilda från de nuvarande.

Det bör betonas att sedan mitten av 1800-talet har alla som byggt nära befintliga spår varit medvetna om järnvägens störande inverkan. I varje fall de senaste 70-80 åren har successivt störningarna från räls ljud minskat väsentligt, antalet tåg visserligen ökat, men samtidigt deras vagnantal delvis minskat. Samtidigt måste järnvägens störande ljud i intervaller ställas mot motorvägens ständiga malande med allt högre ljudnivå.

Generellt ger dragning av nya spår längs de befintliga totalt sett mindre intrång och störningar, även om effekterna vid dragning längs de befintliga spåren lokalt kan bli högst påtagliga. Men de befintliga spåren har redan förorsakat påtagliga störningar och intrång i motsats till tidigare av järnvägen helt opåverkade områden. Dock finns delsträckor där naturpåverkan av att bygga nya spår längs de gamla blir alltför stor. Sådana delsträckor bör undantas helt från utökning av antal spår. Istället får andra lösningar eftersträvas som innefattar något ökade restider och geografisk

omfördelning av ökande järnvägstrafik.

- Naturskyddsföreningen Väst anser att kapacitetsbristen på Västra stambanan delvis kan lösas genom mer godstrafik väster om Vänern, snabb utbyggnad av Götalandsbanan (inte som höghastighetsjärnväg) och till viss del även genom upprustning av stråket Göteborg-Vänern-Mariestad-Laxå (banan i Götaälvdalen och Kinnekullebanan) för persontrafik. För godstrafik finns även alternativet sjötransporter.
- Transportbehoven som helhet bör värderas långsiktigt i perspektiv av klimat och resurser. Fortsatt obegränsad tillväxt är inte möjlig. Detta förhållande kommer inom en relativt snar framtid att begränsa ökningen av transportbehovet, om ett långsiktigt hållbart samhälle ska kunna väljas framför miljö- och resurskollaps. Därmed bör på lång sikt ifrågasättas mera långtgående utbyggnader av nya system (i första hand höghastighetsjärnväg) och mera omfattande utökningar av antal spår. Istället bör ökade resurser tillföras för att på kort och medellång sikt öka kapaciteten i det befintliga systemet.
- Som en konsekvens av behovet att anpassa transporter och resande till naturgivna klimat- och resursbegränsningar ifrågasätter Naturskyddsföreningen regionförstoring som eftersträvansvärt mål. Transportsystemet ska inte i första hand underlätta och uppmuntra skilda lokaliseringar av bostäder och arbetsplatser, dvs i realiteten underlätta alltmera långväga arbetspendling till centralorten Göteborg. Istället ska samhällsplaneringen inriktas på att minska avstånden mellan bostäder och arbetsplatser genom att främja utvecklingen av mindre tätorter. Naturskyddsföreningen ifrågasätter i detta perspektiv bland annat målsättningen att integrera arbetsmarknaden Skaraborg-Göteborg.

Naturskyddsföreningen Västs synpunkter avseende Åtgärdsvalsstudien

- Naturskyddsföreningen Väst accepterar med reservation såväl den tänkbara trafikeringen på medellång sikt (2020- 2025) som den tänkbara trafikeringen på lång sikt på sträckan Skövde-Göteborg. Reservationen gäller transportbehovet på lång sikt i ett klimat- och resursperspektiv.
- Naturskyddsföreningen Väst anser att kostnadsramen 1,67 miljarder för perioden fram till 2025 är för liten. Med större resurser skulle fler begränsade åtgärder kunna genomföras för att kortsiktigt öka den möjliga trafiken, framför allt på sträckan Alingsås-Göteborg.
- I Åtgärdsvalsstudien förutsätts att en av hållplatserna Aspedalen och Aspen tas bort. I första hand tycks inriktningen vara att ta bort Aspedalen. Naturskyddsföreningen motsätter sig bestämt att detta sker. Det finns exempelvis inte möjligheter att med rimliga ingrepp öka antalet parkeringsplatser vid hållplatserna Lerum och Aspen, om Aspedalen skulle tas bort. Om istället Aspen tas bort uppstår motsvarande problem i Lerum och Aspedalen. Många som idag cyklar eller går till tåget skulle på grund av

ökat avstånd till närmaste hållplats övergå till att köra bil. Därmed ökar parkeringsbehovet ytterligare vid kvarvarande hållplatser. Alternativt väljer många helt biltransport och undviker tåg. Denna risk är påtagligast om Aspen skulle tas bort, eftersom resenärerna där har mycket lätt att komma ut på motorvägen E20 i Hulanmotet.

- Hållplatsen i Jonsered har en mycket bra funktion däri att människor i regionen snabbt och enkelt kan komma till ett stort naturområde med höga naturvärden och möjlighet till naturvandringar. Det är till exempel direkt anknytning till Bohusleden. Människorna i Jonsered med omnejd har stor benägenhet att åka kollektivt och en relativt stor andel väljer detta som färdmedel. Partille kommun arbetar på att förstärka underlaget för resande genom förtätningar av bostadsbebyggelse och genom att pröva möjligheterna att bygga hotell intill Jonsered's Herrgård. Nämnas kan att prövning av bostadsbyggande i Jonsered's gamla industriområde pågår. Jonsered's herrgård, en och en halv mil utanför Göteborg, är Göteborgs universitets mötesplats, ett intellektuellt centrum där människor från alla samhällsområden träffas för att i en miljö och ett samtalsklimat som stimulerar till reflexion och kreativitet, utbyta tankar om kultur, vetenskap, livsåskådning och politik.
- Om någon hållplats ska ifrågasättas, vilket Naturskyddsföreningen Väst sålunda inte anser, bör i första hand övervägas borttagande av Sävenäs. Antalet påstigande per vardags-medeldygn var år 2013 i Sävenäs 118, jämfört med Aspen 383 och Aspedalen 589. Näst minsta antalet påstigande hade Västra Bodarne med 211. Borttagande av Sävenäs ger dessutom störst restidsvinst enligt tabell 6 i Underlagsrapport kapacitet. Dock bör undersökas om pendling med allmänna kommunikationsmedel från Sävenäs kan underlättas för anställda vid Östra Sjukhuset.

Det bör framhållas att nedläggning av en hållplats generellt anges ge en tidsvinst på en dryg minut. En så ringa effekt motiverar inte den drastiska åtgärden att helt slopa en hållplats, vilket skulle motverka önskemålet att minska biltransporterna.

- Naturskyddsföreningen Väst instämmer i Trafikverkets uppfattning att *”för åtgärder på lång sikt är den viktigaste frågeställningen om sträckan Alingsås–Göteborg ska fortsätta utredas för nya spår”*. Däremot tar Naturskyddsföreningen avstånd från Trafikverkets uppfattning att alternativen då skall vara, *”om en sådan fördjupad utredning kan avgränsas till någon av delsträckorna Alingsås–Floda eller Floda–Göteborg.” Göteborg.* Hela sträckan bör utredas och konsekvensen av fyra spår längs hela sträckan respektive dellösningar.
- Med hänsyn till svårigheter, kostnader och miljöpåverkan för att bygga fyra spår på hela sträckan Alingsås–Göteborg bör enligt Naturskyddsföreningens uppfattning utbyggnaden istället begränsas till de sträckor, där två nya spår kan byggas utmed nuvarande dubbelspår med rimliga ingrepp och miljöpåverkan. Nya spår på hållplatserna ger möjligheter att pendeltågen kan köra åt sidan för att snabbare tåg ska kunna passera, medan pendeltågen ändå gör uppehåll. De sträckor som bör

undantas är Aspen-Kåhög, men även längs Sävelången vid Nääs-Öijared.

- Istället för fyra spår på hela sträckan Alingsås-Göteborg bör åtgärder sålunda prioriteras för att på såväl kort som lång sikt öka kapaciteten genom mindre kompletteringar med nya spår och att köra i första hand godståg andra vägar än Västra stambanan till Göteborg. Delar av snabbtågstrafiken kan köras på Götalandsbanan, vars utbyggnad därför bör ha hög prioritet.
- Naturskyddsföreningen Väst ifrågasätter anläggande av två nya spår, åtminstone delvis i tunnel på i första hand sträckorna Floda-Kåhög eller Floda-Sävenäs. Denna lösning är sannolikt alltför dyr och har påtagliga nackdelar från miljösynpunkt. Det går troligen inte att bygga ca 2 mil långa tunnlar utan att anlägga ett antal mellanpåslag med tillfartsvägar för tunga transporter under byggtiden alternativt att banan delvis dras ovan jord. Mellanpåslagen eller ovanjordssträckorna ger därmed påtaglig landskaps- barriär- natur- och miljöpåverkan. Sannolikt måste mellanpåslagen sedan behållas av säkerhetsskäl, för att tunnlar ska vara nåbara i ett nödläge inte enbart i ändpunkterna. Anläggande av nya spår i tunnlar ger sålunda påtagliga ingrepp på markytan även mellan de båda tunnelmynningarna i ändpunkterna.
- Det finns en förhoppning att nya spår i tunnel Floda-Kåhög eller Floda-Sävenäs skulle kunna utnyttjas av kombinationen snabba fjärrtåg och godståg och de gamla spåren enbart utnyttjas av pendeltåg och regionaltåg. Detta för att minska bullerstörningarna i samhällena, bland annat Lerum. Men det rimliga är att samtliga spår används flexibelt av samtliga tågslag. Att kombinera snabba fjärrtåg med långsamma godståg i tunnelspåren fungerar sannolikt dåligt. Detta bekräftas i underlagsrapporten för nya spår Alingsås-Göteborg:

”Godståg kommer att trafikera både den befintliga banan och den nya banan. Maximal kapacitet fås när godståg blandas med pendeltåg på den gamla banan då tågen har likvärdig medelhastighet. Utanför högtrafik, när trafikbelastningen är lägre, är det möjligt att köra godstrafiken på den nya banan.”

- Om de nya spåren dras i tunnlar förbi exempelvis Lerums station kommer sannolikt inga åtgärder att vidtas för att minska bullret från trafiken på befintliga spår. Om de nya spåren byggs längs de gamla på denna sträcka måste troligen alla spåren åtgärdas för att minska bullret. Det är som nämnts ovan sannolikt att alla spår oavsett läge åtminstone delvis kommer att utnyttjas för alla tågslag.
- Nya sträckningars anslutningar till de gamla dubbelspåren måste göras planskilda, vilket kräver stora utrymmen med omfattande ingrepp och höga kostnader för ramper och viadukter. Landskaps- natur- och miljöpåverkan vid planskilda anslutningar blir sålunda mycket påtagliga.
- Tunnlar kommer att påverka grundvattenförhållandena i omgivningen, framför allt under byggtiden. Detta kan komma att skada framför allt vattendrag och våtmarker i

områdena ovanför tunnlarna. Sannolikt kommer en avvägning att göras mellan kostnader för att tätta tunnlarna och värderingen av skador till följd av grundvattenpåverkan.

Informationsmöte 2014-09-29

Lerums Naturskyddsförening arrangerade 2014-09-29 ett informationsmöte för i första hand medlemmar i Lerums Naturskyddsförening. Vid mötet informerade Alexander Hellervik från Trafikverket om Åtgärdsvalsstudien. Det framgick tydligt att Trafikverket i rätt hög grad har styrts av externa förutsättningar avseende ekonomi och trafikering.

En slutsats utifrån Naturskyddsföreningens synpunkt är att Trafikverket i större utsträckning borde ha ifrågasatt dessa externa förutsättningar.

En sådan viktig fråga är Göteborgs Hamns önskemål om vidare godstransporter på järnväg. En del av dessa transporter borde kunna gå med sjötransport istället till hamnar i Östersjön.

Underlagsrapport Resande, parkering och sittplatskapacitet

För de framtida alternativen redovisar rapporten som grundförutsättning nedläggning av Aspedalens hållplats, vilket är oacceptabelt enligt Naturskyddsföreningens uppfattning. I såväl Lerum som Aspen är utrymmet för nya parkeringsplatser begränsat, såvida inte omfattande och dyrbara parkeringshus byggs. Utökad parkering måste inkräkta på bebyggelse i Lerum och på natur med stort bevarandevärde (Natura 2000) i Aspen. Utredningen konstaterar svårigheterna, inte minst i Lerum, men hänvisar frågan om parkeringar till framtida utredningar, vilket bara är ett sätt att undvika frågan. Det hade varit rimligare att avfärda nedläggning av Aspedalen på grund av de nackdelar och svårigheter som detta skulle medföra. Det kan tilläggas att Länsstyrelsen efter överklagande nyligen har upphävt Lerums kommuns beslut om bygglov för ett parkeringshus vid Lerums station.

Underlagsrapport Punktinsatser

Rapporten redovisar tekniska och praktiska förutsättningar för en rad mindre åtgärder med generellt begränsad inverkan på omgivningarna. Generellt ger dessa åtgärder bra effekter på trafiken utan att ge större miljöpåverkan.

Underlagsrapport Trimningsåtgärder

Rapporten behandlar till stor del tekniska åtgärder som Naturskyddsföreningen saknar möjlighet att ta ställning till. Det är emellertid viktigt att framhålla att informationen till resande måste förbättras. Informationen, framför allt vid trafikstörningar är idag ofta undermålig.

En kampanj bör sättas in för att lära resenärerna att på hållplatserna först släppa av avstigande. Idag är situationen vid uppehållen en typ av ”chickenrace” mellan påstigande och avstigande, vilket leder till helt onödigt ökade uppehållstider.

Underlagsrapport Godstrafik

Naturskyddsföreningen Väst har ingen anledning att ifrågasätta redovisningen av nuvarande förhållanden. För att undvika alltför långtgående krav på utbyggnader av nya spår längs Västra stambanan är det angeläget att utvärdera möjligheterna att köra godståg andra vägar till och från Göteborg. Den möjlighet som redovisas är i första hand väster om Väneren.

Det framstår som svårbegripligt att utredningen förutsätter överflyttning av trafik från Kust-till-kustbanan till Göteborg-Herrljunga. Vidare anser Naturskyddsföreningen det vara av stor vikt att ny bana Göteborg-Borås kan trafikeras av godståg. Detta tycks inte vara självklart enligt utredningen.

Underlagsrapport Nya spår Alingsås-Göteborg

Att bygga nya spår på sträckan Alingsås-Göteborg ger tveklöst störst problem med avseende på möjliga intrång och miljöpåverkan utmed hela den sträcka som behandlas i Åtgärdsvalsstudien. Därmed kan nya spår på denna sträcka även bli mycket kostsamma, något som Nils Ericson konstaterade redan när banan först planerades på 1850-talet. Naturskyddsföreningens grundläggande inställning till nya spår utmed sträckan är att miljöpåverkan måste begränsas så mycket som möjligt genom att:

1. Minska belastningen på banan genom att omfördela trafiken.
2. Undvika nya sträckningar som ger effekter ovan jord och kräver planskilda anslutningar.
3. Bygga nya spår längs de gamla endast på sträckor där detta ger rimlig omgivningspåverkan.

I detta perspektiv bör ingen utbyggnad göras på sträckan Aspen-Kåhög. Kravet på "flygande övergångar" bör slopas, så att en kombination av utbyggnad av nya spår längs de gamla på flera begränsade sträckor kan accepteras. Naturskyddsföreningen vidhåller sin tidigare uppfattning att nya spår kan byggas längs de gamla på sträckan Floda-Aspen.

Naturskyddsföreningen Väst noterar med tillfredsställelse att utredningen konstaterar att det från kapacitetssynpunkt spelar mindre roll om nya spår byggs längs befintlig bana eller i ny sträckning.

Naturskyddsföreningen Väst accepterar att banvallen kan breddas genom utfyllnad längs öppna vatten, där banan redan har förändrat strandlinjen.

Naturskyddsföreningen Väst konstaterar att eventuella långa tunnlar, exempelvis Floda-Kåhög eller Floda-Sävenäs knappast ger vackra reseupplevelser för långdistansresenärer.

I utredningen finns spekulationer om att nya bansträckningar kan medföra följetableringar som godsbangårdar, stationer eller orter. Naturskyddsföreningen tar kraftigt avstånd från sådana idéer och menar att det är ytterligare ett starkt skäl mot nya sträckningar i tidigare orörda områden.

På sträckan Alingsås-Floda anges en möjlig dragning som skulle kräva en 500 meter lång bro över Sävelången. Denna dragning är oacceptabel för Naturskyddsföreningen.

Under rubriken ”3.3.3 Natur” spekulerar utredningen över möjligheterna att ny banvall kan dras på broar och landbroar över sjöar och uppodlade dalgångar. Naturskyddsföreningen anser sådana lösningar vara oacceptabla på grund av intrånget i landskap och natur. Det är uppenbart att utredningen anser att så skulle bli förhållandena för en ny bana:

”En ny sträckning norr om befintlig bana kommer främst att beröra landskapstypen ”Kuperade skogs- och våtmarksområden med mellanliggande odlingsbygd”. Den kuperade terrängen medför att stora delar av den nya banan måste byggas i tunnel. På de avsnitt där den nya järnvägen korsar odlade och bebyggda dalgångar kommer den att bli en ny barriär i landskapet.”

Underlagsrapport Kapacitet

Rapportens utgångspunkt (uppdrag) var att utvärdera följande alternativ:

- Alternativa trafikeringar Göteborg – Skövde på befintligt dubbelspår
- Effekter av mindre åtgärder Göteborg – Hallsberg
- Trespårslösningar för kapacitetseffektiva förbigångar
- Kapacitet för partiella spårutbyggnader på sträckan Göteborg – Alingsås
- Anpassad anslutning till Sävenäs rangerbangård
- Planskildhet i Sävenäs

Naturskyddsföreningen saknar ett alternativ baserat på spårutbyggnad Göteborg-Alingsås enbart på delsträckor, där nya spår kan utföras längs de befintliga utan alltför stor miljöpåverkan samtidigt som helt nya dragningar undviks av miljöskäl. I första hand bör övervägas utbyggnad av nya spår på hållplatserna för omkörningsmöjlighet när pendeltågen ändå ska stanna.

Underlagsrapport Landskapskaraktärsanalys

Naturskyddsföreningen Väst uppskattar att denna rapport har tagits fram och rapportens ambition att beskriva landskapskaraktärer. Rapporten saknar emellertid tydligare redovisning av och konsekvensanalys avseende naturvärden och naturskydd. Rapporten borde kompletteras med beskrivningar av skyddsvärd natur och omfattningen av idag skyddade områden (riksintressen, naturreservat, Natura 2000-områden). Bilagan med tillhörande kartor framstår i detta perspektiv snarast som amatörmässig.

I rapporten förutsätts att nya sträckningar kan komma att dras ovan jord eller på broar i tidigare orörda områden. Naturskyddsföreningen anser sådana dragningar vara helt oacceptabla. Dragning i tunnlar på begränsade sträckor kan möjligen accepteras under förutsättning att tunnelmynningarna ger litet intrång och inte kräver planskild anslutning till befintliga spår.

Samlade effektbedömningar

Naturskyddsföreningen Väst saknar möjlighet att bedöma underlaget i de fyra alternativen för sträckan Laxå-Göteborg. Av de sammanfattade samhällsekonomiska kalkylerna framgår emellertid tydligt att endast begränsade åtgärder på kortare sikt har påtagligt positiv nettonuvärdeskvot. Alternativen med bland annat omfattande spårutbyggnader Alingsås-Floda ligger nära noll i nuvärdeskvot. Enligt Naturskyddsföreningens uppfattning stöder detta behovet av ökade resurser på kort och medellång sikt för mera begränsade åtgärder.

Naturskyddsföreningen Västs slutsatser

Naturskyddsföreningen Väst uppskattar att Åtgärdsvalsstudien tagits fram, men ifrågasätter att utredningen alltför hårt styrts att på förhand sätta krav avseende exempelvis trafikering. Detta gör att alternativ med större anpassningar till exempelvis miljöpåverkan saknas. Möjligheterna för sjötransport av gods bör beaktas.

Naturskyddsföreningen Väst saknar ett såväl kortsiktigt som långsiktigt perspektiv utgående från resurs- och klimatpåverkan. Enligt senaste uppskattningar är den svenska påverkan på en nivå som överförd till hela jordens befolkning skulle kräva nära 4 Jordklot.

Mot denna bakgrund borde Åtgärdsvalsstudien fokusera hårdare på snabba insatser på kort sikt fram till år 2025. I praktiken innebär detta att Trafikverket borde utgå från och redovisa inverkan av en högre kostnadsram än den nu fastställda 1,67 miljarder för denna period.