



# Västra Stambanans kritiska flaskhals mellan Göteborg och Floda måste byggas bort

## Modern infrastruktur i Västsverige – men hur?

Det Västsvenska infrastruktur-paketet har tre övergripande mål:

- Fördubbla det kollektiva resandet till 2025.
- Öka tillgängligheten till och från Göteborgs hamn.
- Minska sårbarheten över Göta älv-snittet.

Framtidens kollektivtrafik måste vara så attraktiv att man i större utsträckning än i dag väljer kollektivtrafik. Att öka den kollektiva trafikens marknadsandel, från 20% till 40% är en stor utmaning, och därför måste flera saker koordineras i ett helhetsgrepp.

Paketets tre största projekt är Västlänken, Marieholmstunneln och en ny Göta Älvbro. Dessa projekt dominerar med 85 – 90 % av paketets budget.

Men är dessa projekt de mest optimala och effektiva för att nå målen?

Om paketets projekt hade utvecklats i en process där systemtänkande och helhetssyn varit viktiga ingredienser, så hade sannolikt varken Marieholmstunneln eller Västlänken med dess föreslagna utformning funnits med. Konstruktiv kritik har framförts från flera håll, inte minst från Riksrevisionsverket, som menar att Västlänken är "Sveriges sämsta infrastrukturprojekt någonsin med synnerligen låg samhällsekonomisk nytta!"

För att lansera de mest effektiva åtgärderna måste man utgå från hur kollektivtrafiksystemet i Göteborgsregionen är uppbyggt och fungerar. Grovt kan systemet delas upp i tre huvuddelar.

- Tåglinjer in mot Göteborg
- Centralt belägen järnvägsstation
- Spårvägs- och busslinjer ut till olika stadsdelar

I GR:s (Göteborgsregionens kommunalförbund) strategidokument, "Strukturbild för Göteborgsregionen" slås fast att:

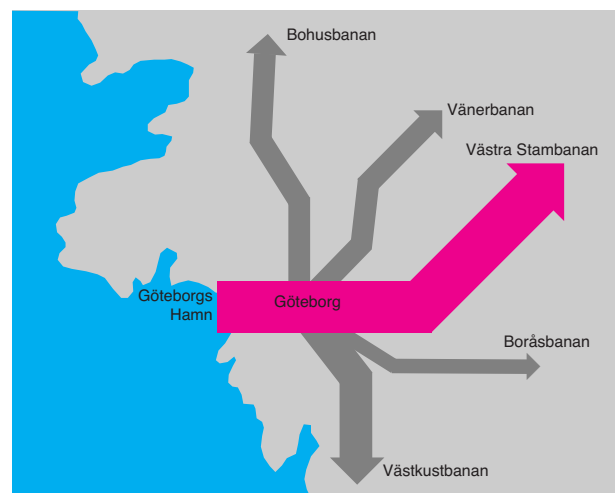
Huvudstråken utgör ryggraden i Göteborgsregionen och ska stärkas för att alla delar av regionen ska

bli långsiktigt livskraftiga. Utvecklingen av huvudstråken ska ske med stöd av attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågstrafik.

Samtidigt kräver godstrafiken till och från Göteborgs hamn mer spårkapacitet.-

Göteborgsregionen står inför en dubbel utmaning:

- Lösa kapacitetsfrågan på Göteborgs centralstation.
- Satsa i "ekrarna", där Västra stambanan och Boråsbanan står högt på agendan.



Nyckelfrågan är hur kapaciteten på Göteborgs central kan förbättras. Alternativ finns, där man med utgångspunkt i Banverkets s.k. förstärkningsalternativ, kunnat redovisa avsevärda förbättringar som gör förslagen attraktiva både tidsmässigt och ekonomiskt. Genom att omkonstruera Västlänken skapas förutsättningar för bättre och mera effektiva projekt.

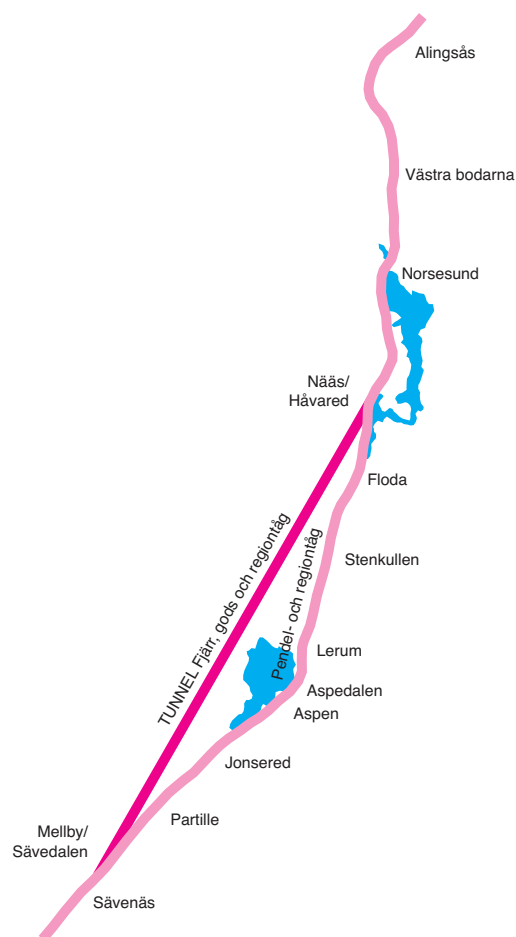
**En ny sträckning av Västra Stambanan mellan Göteborg och Floda är ett sådant projekt!**

## Göteborg – Floda viktigaste etappen

En ny sträckning av Västra Stambanan byggs i tunnel, från Göteborg (Mellby/Sävedalen) till Floda (Håvared). Den gamla och nya banan möts i en planskild korsning öster om Floda.

### Därför måste Göteborg - Floda vara första utbyggnadsetappen:

- Den nya banan är lokaliserad i tunnel och kan byggas snabbt och utan att påverka eller påverkas av pågående trafik. Projektet kan genomföras **kostnads-effektivt**.
- Genom att välja Göteborg – Floda (25 km) som första etapp i stället för Floda - Alingsås (15 km) skapas en bättre och mer **robust stambana**. 15 km är för kort för att snabba tåg skall hinna köra om långsamma.
- Den nya banan är kortare och rakare, vilket ger **stora restidsvinster**. Åtta minuter för genomgående fjärr- och regiontåg och 18 minuter för pendelresenärer från Alingsås, Västra Bodarna och Norsesund.
- Den samhällsekonomiska **lönsamheten är mycket god**.
- Åtta av tio samhällen mellan Göteborg – Alingsås är lokaliserade på sträckan Göteborg – Floda. Det är här pendelresenärerna bor. Dessa samhällen har en **stor utbyggnadspotential**.
- En ny lokalisering innebär att risken för ras kan elimineras. I den befintliga sträckningen är rasrisken påtaglig på grund av **svåra geotekniska förhållanden**.
- Den tunga trafikens negativa påverkan avseende **buller och vibrationer elimineras** helt.



# Kraftsamling behövs för Västra Stambanan!

Fler tåglägen behövs för både person- och godstrafiken. Det gäller både fjärr- och regiontågen och inte minst pendeltågen.

I Stockholmsområdet byggs "flaskhals/getingmidjan" bort då Citybanan är klar för trafik 2017. Nu är det hög tid att genomföra motsvarande projekt i Göteborgsregionen. Det innebär att två nya spår på sträckan Göteborg – Alingsås måste inarbetas i den statliga investeringsplanen.

Första etappen måste vara Göteborg - Floda, en nyckelsträcka för att utveckla Västra Stambanan. Detta var Banverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik överens om redan 2002. Järnvägsföreningen i Lerum föreslog 2008 en järnvägstunnel norr om sjön Aspen - en parallell till Grödingebanan i Södertälje.

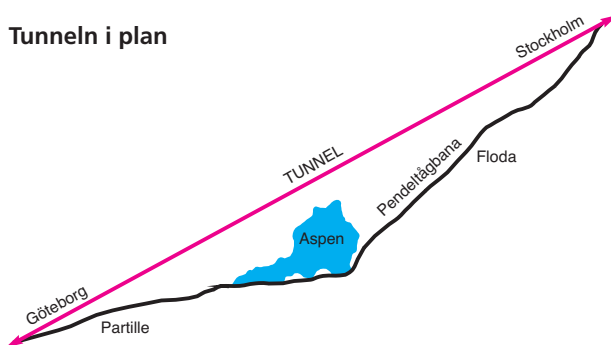
Alla vinner på en snabb utbyggnad. När Citybanan i Stockholm är klar 2017 och Göteborg – Floda 2025, kommer Västra Stambanans kapacitet att förbättras avsevärt.

En 20 km lång tunnel byggs för närvarande i Oslo, den så kallade Follotunneln.

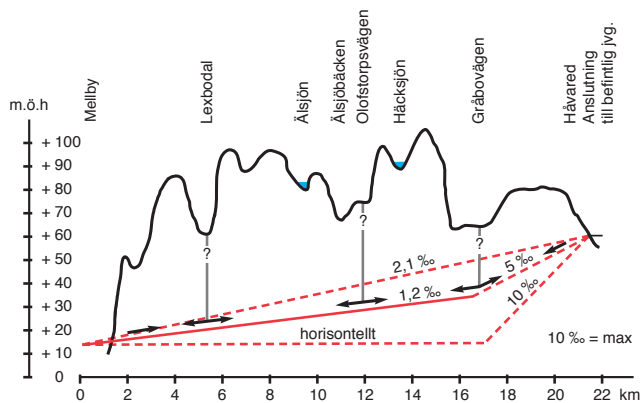
## En rak tunnel, norr om Aspen, har många fördelar:

- Sträckan är 21,5 km lång varav 19,5 km i tunnel och 2 km ovan mark i ändarna.
- Tunneln blir 1 km kortare än motsvarande sträcka utmed befintlig bana.
- Tunneln ger förutsättningar för högre hastigheter och stora restidsvinster.
- Tunneln kan byggas på ca fem år.
- Berget består av granit, gnejs och kvarts av hög kvalitet.
- Projektet beräknas kosta omkring 5,0 mdr kronor (prisnivå 2015).
- Tunneln har mycket god samhällsekonomisk lönsamhet.
- Ytterligare spårkapacitet möjliggör för 10 minuters trafik på pendeltågen mellan Göteborg och Floda.

## Tunneln i plan



## Tunneln i profil



Tunnelsträckningen – i plan och profil – ger förutsättningar för snabba körtider och stora restidsvinster.

# Järnvägsbygge är också samhällsbygge!

---

## Samhällsutveckling

Samtliga trafikslag, fjärr-, gods-, region- och pendeltåg, efterfrågar ytterligare tåglägen. Därför behöver Västra Stambanan tillföras mer spårkapacitet snarast.

En ny bandel, Göteborg – Floda, för fjärr-, region- och godstågen har stora fördelar. Projektet bidrar till **regionförstoring**, då högre hastighet och kortare väg ger stora restidvinster. Restiden mellan Göteborg – Skövde blir exempelvis mindre än en timme.

Samtidigt skapas goda förutsättningar för åtta tätorter, mellan Göteborg och Floda, att utvecklas till **attraktiva och hållbara stationssamhällen**, då den befintliga banan i första hand blir en pendeltågsbana.

## Samhällsekonomi

Tunneln beräknas med Trafikverkets kostnadsuppgifter för nyligen utförda, likvärdiga tunnlar kunna byggas för ca 5 mdr kronor i 2015 års kostnadsläge.

Förkortade restider och tätare trafik innebär att resandet ökar och därmed den samhällsekonomiska vinsten.

Med antaganden om en framtida ökning av antalet resenärer med 2% per år, kan "samhällets" vinst antas uppgå till över 600 mkr per år. Detta ger med 4% ränta över 60 år en kapitaliserad vinst på 14 mdr kronor, vilket mer än väl räcker för att finansiera utbyggnaden av tunneln. Därtill kommer samhällsekonomiska nytto-

effekter för bostäder, arbetsmarknad, näringsliv, social verksamhet, miljö m.fl. Hela investeringen kan vara samhällsekonomiskt betald på mindre än tjugo år!

Med kännedom om förväntade kostnadsökningar och övriga parametrar kan netto/nuvärdeskvoten beräknas till ca 1.15.

Etappen Floda – Alingsås måste byggas nära det befintliga och hårt trafikerade dubbelspåret och i en bitvis svår terräng. Pågående tågtrafik kommer att påverkas negativt under byggtiden och byggnadsarbetena kommer att hindras av trafiken. Kostnaderna blir därför knappast lägre än för etappen Göteborg – Floda. Nästan ingen restidvinst kan förväntas eftersom tågen inte kan köra fortare än på den befintliga banan.

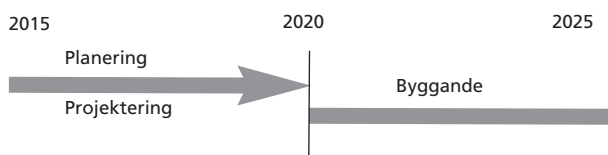
Restidsvinsten mellan Göteborg och Alingsås, ca 8 minuter, är helt avhängig av att tunneln byggs!

## Långsiktigt

**Västra Stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar – både idag och i framtiden.** Götalandsbanan, när den är utbyggd om 25 – 35 år, ändrar inte på detta. Dess påverkan på Västra Stambanan är marginell! Götalandsbanan kan locka viss "ändpunktstrafik" från Västra Stambanan, men Götalandsbanans resenärer hämtas i första hand från flyget. Om samtliga flygrese- närer väljer snabbtåget så fyller dessa resenärer 20 stycken SJ2000-tåg per dag.

## Raka spåret – tunnelspåret – kan vara klart inom 10 år

### Tidplan



Enligt Rail Forum Sweden kan en integrerad planerings/projekterings/byggprocess ytterligare förkorta den totala tidsåtgången.

Tillgången till ballastmaterial för bygg- och anläggningsbranschen har succesivt blivit svårare. Nya grustäkter får inte längre öppnas, varför bergtäkter i form av tunnelprojekt är värdefulla.

### Perspektiv

Nils Ericson, den förste järnvägsgeneralen, kommenterade terrängförhållandena mellan Bokedalen och Norsesund, där berg, dalar, sjöar och Säveån vållat problem för 1800-talets rallare med orden: *”Där hade vi den i förhållande till längden kostsammaste och mest arbetsdryga delen av Västra Stambanan mellan Göteborg och huvudstaden”*.

Ovanstående citat är 150 år gammalt, och gäller fortfarande. Västra Stambanan, Sveriges första stambana, byggdes på 1850-talet.

## Järnvägsföreningen i Lerum

### Vilka är vi?

Intresserade och berörda medborgare.

### Varför finns föreningen?

Järnvägsföreningen i Lerum bildades 2004 med anledning av att Banverket planerade att bygga ytterligare två nya spår genom tre av Lerums tätorter. Detta skulle av miljöskäl ha fått en förödande inverkan på kommunens tätorter.

Att Västra Stambanan måste byggas ut är uppenbart. Men att bygga genom tätorter på en geotekniskt instabil mark är tvärt emot alla nationella, regionala och lokala miljömål. Vår ambition är att utveckla och väcka opinion för en modern och smart lösning.

### Vad vill föreningen?

Västra Stambanan är Sveriges viktigaste järnväg som knyter samman Göteborg med Stockholm och Mälardalen. Vi vill utveckla Västra Stambanan med särskilt fokus på det stora kapacitetsproblemet mellan Göteborg och Alingsås.

I en första etapp måste ytterligare två spår anläggas i tunnel på sträckan Göteborg-Floda. Då kan pendeltågen separeras från gods- och snabbtågen vilket gör stambanan mera attraktiv, konkurrenskraftig och långsiktigt hållbar.

### Hur vill vi göra det?

Genom att lyfta fram ny kunskap, ordna publika seminarier, sprida skrifter och information samt föra en diskussion med myndigheter, politiker, opinionsbildare och allmänheten.