

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Väst
Box 810
781 28 Borlänge

Lerums kommuns yttrande över åtgärdsvalsstudien Västra Stambanan genom Västra Götaland

TRV 2012/55297

Åtgärdsvalsstudien redovisar tydligt att kapacitetsproblemet på Västra Stambanan är stort och växande sedan många år. Särskilt tydligt är det på sträckan Göteborg – Alingsås. Här trängs, på två spår, pendel- och regiontåg med fjärr- och godståg. Situationen blir alltmer ohållbar. Alla tågslag är drabbade - ofta pendeltågerna, där resenärerna inte sällan upplever störningar i trafiken med förseningar, inställda tåg mm.

I ”strukturbilden” (Göteborgsregionens kommunalförbund, GR) slås fast att i huvudstråken är det ”attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågstrafik” som skall gälla. GR har också i programmet K2020 markerat en tydlig inriktning – det kollektiva resandets marknadsandel av det totala resandet skall fördubblas i Göteborgsregionen.

- Västra Stambanan måste byggas ut omgående. I mer än 15 års tid har frågan utretts utan att beslut fattats om lokalisering och standard. Trafikutvecklingen visar att det är brådskande att omgående komma till beslut och påbörja utbyggnaden.
- Utbyggnaden mellan Göteborg – Alingsås bör helst ske i ett sammanhang.
- Vid etapputbyggnad måste första etappen vara Göteborg – Floda med en eventuell ny anslutningspunkt öster om Floda centrum. Här bor flest människor, här finns flest hållplatser och här är behoven störst. En utbyggnad av etappen Göteborg – Floda ger pendeltrafiken möjligheter att utvecklas till 5 – 6 tåg per timma.
- Trafikverket har även ett samhällsbyggande uppdrag. I Lerums kommun finns sex stationer (Aspen, Aspedalen, Lerum, Stenkullen, Floda och Norsesund) kring vilka bostäder kan byggas, med ett ökat pendlingsresande på järnväg som följd. Stationssamhällena får därmed en rejäl renässans.
- Utredningens samhällsekonomiska kalkyl är behäftad med stora brister. Bland annat har inte den uteblivna samhällsnyttan värderats för den etapp som inte byggs ut, liksom den stora skillnad i tid det tar att bygga de olika etapperna.
- Lerums kommun förordar bestämt en utbyggnad utanför tätorterna, d v s lokalisering i en ”ny sträckning” norr om Aspen, som också finns redovisad i Åtgärdsvals-studien (sid 43).

- Denna sträckning är dessutom en kilometer kortare än motsvarande sträckning utefter befintlig bana, vilket innebär kortare byggtid och sannolikt också lägre kostnader.
- Med en ny bana kan trafiken separeras effektivt, där pendeltågen trafikerar befintlig bana och snabbtågen och godstågen den nya banan. Detta öppnar också för en helt ny och snabb regiontrafik mellan Göteborg - Herrljunga/Vårgårda/Alingsås.
- En utbyggnad i anslutning till befintliga spår innebär mycket stora geotekniska risker och problem som inte är beaktade fullt ut i utredningen. Sävveåns dalgång bedöms av SGI vara bland de mest rasbenägna områdena i landet.
- Redan Nils Ericson konstaterade i mitten av 1800-talet att partiet mellan Bokedalen och Norsesund var i förhållande till längden den mest kostsamma och arbetsdryga delen av Västra Stambanan mellan Göteborg och huvudstaden.
- Dessutom kan ifrågasättas om den nuvarande banvallen håller för en framtida höjning av axeltrycket.
- Upprättande av en **järnvägsplan**, där utbyggnadsplanerna tydligt konkretiseras, måste påbörjas direkt efter det att åtgärdsvalsstudien utvärderats.

Kommunstyrelsen i Lerum