

Järnvägsföreningen i Lerum
c/o Birgitta Waldenborg
Lerum Andersvägen 64
443 30 Lerum
2014-10-25

Trafikverket
Ärendemottagningen
Region Väst
Box 810
781 28 Borlänge

Yttrande över åtgärdsvalsstudien Västra Stambanan genom Västra Götaland **TRV 2012/55297**

Sammanfattning

- Västra Stambanan måste byggas ut omgående. I mer än 15 års tid har frågan utretts utan att beslut fattats om lokalisering och standard.
- Utbyggnaden mellan Göteborg – Alingsås bör helst ske i ett sammanhang men kan också ske i två etapper; Göteborg – Floda och Floda – Alingsås.
- Vid etapputbyggnad måste första etappen vara Göteborg - Floda. Här bor flest människor, här finns flest hållplatser och här är behoven störst.
- En utbyggnad Göteborg – Floda ger pendeltrafiken möjligheter att utvecklas till 5 – 6 tåg per timma.
- Trafikverket har även ett samhällsbyggande ansvar. Mellan Göteborg - Floda finns åtta hållplatser kring vilka bostäder kan byggas, med ett ökat pendlingsresande på järnväg som följd.
- Utredningens samhällsekonomiska kalkyl är behäftad med stora brister. Bland annat har inte den uteblivna samhällsnyttan värderats för den etapp som inte byggs ut.
- En tunnel norr om Aspen eliminerar alla miljöproblem och ger en järnväg där SJ2000 sparar åtta minuters körtid per enkelresa jämfört med motsvarande sträcka utmed befintlig järnväg. Tunnelsträckningen är dessutom en kilometer kortare.
- Tunnelalternativet kan dessutom byggas på ca fem år.
- Kostnaderna för att bygga tunnelalternativet är lägre än kostnaden för att bygga motsvarande sträcka utmed befintlig järnväg.
- En utbyggnad i anslutning till befintliga spår innebär mycket stora geotekniska risker och problem som inte är beaktade i utredningen. Sävås dalgång bedöms av SGI vara bland de mest rasbenägna områdena i landet.
- Håller den nuvarande banvallen för en framtida höjning av axeltrycket?

- Trafiken kan separeras effektivt med en tunnellsöning, där pendeltågen trafikerar befintlig bana och SJ2000 samt godstågen tunneln. Tunneln öppnar för en helt ny och snabb regiontrafik mellan Göteborg - Herrljunga/Vårgårda/Alingsås.
- Upprättande av en järnvägsplan måste påbörjas direkt efter det att åtgärdsvalsstudien utvärderats.

Utbyggnadsstrategi, steg 4-åtgärder

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. Och situationen blir alltmer ohållbar. Alla tågslag är drabbade - ofta pendeltågen, där resenärerna ofta upplever störningar i trafiken med förseningar, inställda tåg mm.

I Västra Stambanans andra ände, Stockholm, pågår utbyggnaden av banan med ytterligare spår. Projektet som går under namnet Citybanan, skall vara klart 2018. Stora satsningar görs även på Mäljarbanan närmast Stockholm. Det är hög tid att genomföra motsvarande satsningar i Göteborgsområdet, vilket innebär att flaskhalsproblematiken åtgärdas även här.

Detta sker bäst genom att följa strategin bygg inifrån och ut vilket innebär att ytterligare två spår behöver anläggas mellan Göteborg - Floda. Här finns två alternativ när det gäller sträckning – antingen i befintlig korridor eller i en genare sträckning i tunnel norr om Aspen. Föreningen menar att Trafikverket snarast måste klargöra vilket lokaliseringsalternativ som bör väljas. En första utbyggnadsetapp kan genomföras inom tio år och vara klar 2024.

Tidigare utredningar har visat att det är mycket komplicerat och svårt att bygga genom Lerums tätorter, flaskhalsarna i Jonsered och Partille och att kostnaderna blir mycket stora eftersom utbyggnaden dessutom skall ske invid befintliga spår under pågående trafik. Banverket insåg detta och lade ner fyrspårsutredningen Aspen - Floda i juni 2009.

Kapacitet

2014-02-06 trafikerades Västra Stambanan mellan Alingsås – Göteborg av sammanlagt för båda riktningarna:

86 pendeltåg

84 övriga resandetåg

57 godståg

Summa 227 tåg.

Redan idag är banan överbelastad i vissa tidslägen

Målet att tredubbla antalet resenärer på Västra Stambanan är inte möjligt utan kraftfulla utbyggnader. Trafikverkets prognos om 350 tåg per dygn ryms inte heller på nuvarande bana om en rimlig tidtabell skall kunna upprätthållas. Radikala åtgärder måste till; en utbyggnad med nya dubbelspår på hela eller halva sträckan. Utan snara åtgärder innebär den fortsatta trafikökningen att prioriteringar snart måste göras om vilken trafik som skall trafikera banan. De för riket viktigaste tågen är fjärrtåg och godståg. Dessa kommer troligen att prioriteras före pendeltågen som får stå tillbaka, med ökat bil- och bussresande till Göteborg som följd.

Kortsiktiga åtgärder som fler förbigångsspår, slopande av vissa hållplatser, sänkta hastigheter, ändrad trafikeringsplan är lösningar som inte är långsiktigt hållbara utan bara skjuter

problemen på framtiden. Dessutom medför de direkta, omedelbara försämringar för allmänheten med ökat bilåkande som följd. De kortsiktiga lösningarna riskerar att leda till en framtida dyrare permanent lösning beroende på redan gjorda investeringar.

Götalandsbanan en höghastighetsbana

Under Almedalsveckan 2014 aviserade regeringen Reinfeldt satsningen på Götalandsbanan, vilken också stöds av politikerna. En färdigställd Götalandsbana avsedd enbart för persontrafik skulle enligt utredningen avlasta Västra Stambanan.

Detta är fel.

Enligt många sakkunnigas uppfattning innebär Götalandsbanan endast en liten avlastning av Västra Stambanan. Dels ligger färdigställandet av Götalandsbanan mycket långt in i framtiden, dels är huvuddelen av målgruppen för Götalandsbanan flygresenärerna mellan Stockholm – Göteborg. På linjen mellan Stockholm – Göteborg flög år 2013 totalt 1,3 miljoner resenärer. Om dessa resenärer valde tåg framför flyg skulle det krävas motsvarande omkring 16 tågsätt SJ2000 tåg varje dag. Erfarenheter från bl. a Frankrike visar att en ny snabb järnväg dessutom attraherar ett stort antal resenärer som tidigare inte alls reste, varför en minskning av resandet på Västra Stambanan är mindre trolig.

Uppskattningsvis reser idag dubbelt så många resenärer med tåg mellan Stockholm – Göteborg som med flyg men eftersom uppgifterna om resandet på tåg med SJ är sekretessbelagda är det svårt att bilda sig en uppfattning om trafikens lönsamhet.

Antalet direkttåg på Västra Stambanan Stockholm – Göteborg är två per dag i varje riktning. Resterande tåg angör flera stationer utmed vägen och många resenärer reser enbart en del av sträckan. Dessa resenärer får ingen nytta av Götalandsbanan.

Slutsatsen är att behovet av långväga persontrafik på Västra Stambanan kommer att finnas kvar och ha en ökande betydelse även när Götalandsbanan tagits i bruk.

Godstrafiken

I februari 2014 rullade omkring 57 godståg per dag på Västra Stambanan. Utredningens prognos för år 2030 är 60 godståg, något som förmodligen med råge överträffas de allra närmaste åren.

Undersökningen och analysen i åtgärdsvalsstudien av godstrafiken är bristfällig. En stor del av godstrafiken genereras av Göteborgs Hamn. Men därutöver finns betydande godstransporter som inte är kartlagda. Järnvägsföreningen intervjuade för några år sedan de större företagen i Göteborgsregionen. Justerat för önsketänkande ledde svaren i denna undersökning till 120 godståg någon gång mellan 2020 – 2030. Om denna prognos slår in innebär det att pendeltrafiken måste skäras ner kraftigt.

Godstrafiken kommer inte att trafikera Götalandsbanan. Om godstrafiken i en framtid inte skulle kunna trafikera nuvarande sträcka Borås – Göteborg, innebär det i dagsläget ytterligare 10 – 15 godståg per dag på Västra Stambanan.

Utredningen behandlar inte farligt gods. Farligt gods är en potentiellt stor riskfaktor som måste beaktas i det fortsatta arbetet. Några olyckor med farligt gods har inträffat de senaste åren t ex i Kungsbacka och Sävenäs. Enligt Järnvägsföreningens observationer transporteras omkring 75.000 vagnar med orange skyltar (farligt gods) genom Lerum varje år. Att olyckor med farligt gods kommer att inträffa i framtiden är ställt utom allt tvivel.

Miljöfarligt gods skall enligt miljömålen inte transporteras genom tätorter.

Samhällsekonomi

Det kalkylmaterial som presenteras i åtgärdsvalsstudien är inte tillfredsställande och har stora brister; ofta görs bedömningar eller rena gissningar. Aspekten samhällsbygge, som också är Trafikverkets ansvarsområde, saknas i analyserna.

Hanteringen av den samhällsekonomiska kalkylen är på flera sätt diskutabel. Man väljer att jämföra två olika sträckor; den längre sträckan Göteborg - Floda med den kortare Floda – Alingsås. Vid jämförelse mellan två alternativ för att lösa samma problem kan den samhällsekonomiska kalkylen användas. När man jämför två olika sträckor fungerar inte kalkylen bland annat för att man inte värdesätter den uteblivna nyttan. Om man t ex bygger ut sträckan Floda - Alingsås för att få en effektivare trafik, så ökar olägenheterna i form av ökat buller på sträckan Floda – Göteborg. Denna ”negativa” nytta har också ett pris. Om man bygger ut sträckan Floda - Alingsås försvinner möjligheterna att bygga ut pendeltrafiken mellan Floda – Göteborg till 5 – 6 tåg per timma, vilket är en stor utebliven nytta.

Bilaga 1 sammanfattar översiktligt de samhällsekonomiska parameterna

Etapputbyggnadsmöjligheter

Tidigare utredningar analyserade korta etapper utan att se vare sig till helheten eller hur dessa skulle knytas samman eller om de enskilda etapperna gjorde någon nytta. En billig etapp kan vara enkel att besluta och bygga, men om angränsande sträckor är svåra och dyra blir den sammanlagda kostnaden stor.

Åtgärdsvalsstudien har inte kunnat frigöra sig från tidigare utredningars planering av korta etapper. Exempelvis konstaterar studien att passagen förbi sjön Aspen kan ske genom en tunnel söder om sjön. Men de riktigt svåra delarna återstår i så fall: genom Lerums tätorter samt genom Partille tätt invid befintliga spår med pågående trafik.

Utredningen konstaterar att en utbyggnadsetapp måste vara minst 15 km lång för att vara effektiv. Enkel matematik visar att etapperna måste vara 18 – 20 km långa för att fungera. I annat fall hinner inte de snabbare tågen passera de långsamma. Vidare konstateras att korta, icke sammanhängande delavsnitt inte ger någon nytta.

Sträckan Alingsås – Göteborg kan därför i praktiken indelas i två etappar som var och en måste färdigställas i sin helhet innan investeringen ger nytta.

1. Göteborg (Sävenäs) – öster Floda (Ubbared) samt
2. Öster om Floda (Ubbared) – Alingsås.

Studien konstaterar att kopplingspunkterna till befintliga spår vid en etapputbyggnad skulle bli mycket dyrbara. Priser om en miljard kronor nämns för varje kopplingspunkt. Även vid en utbyggnad längs befintlig bana måste man ha kopplingspunkter med spårbyggkor. För att undvika kopplingspunkter vid befintlig bana måste de två nya spåren gå med ett spår på vardera sidan av de gamla. Detta medför i de flesta fall mycket stora byggnads – och trafiktekniska problem längs hela banan.

En radikal lösning är att inte bygga en kopplingspunkt öster om Floda. Så snart tunneln är färdigställd går alla fjärr-, gods- och regiontåg genom denna medan pendeltågen trafikerar den gamla banan som slutar i Floda. De relativt få resenärerna mellan Lerum - Alingsås hänvisas till bussar. Därigenom sparas upp emot två mdr kronor för kopplingspunkten öster om Floda samt vändspåren i Alingsås och Floda. Etappen Floda – Alingsås behöver med denna lösning inte byggas ut vilket ger ytterligare en besparing om 6 – 8 mdr kronor.

- **Val av etapp**

Göteborg - Floda

Utmed denna sträcka bor flest människor. Pendeltrafiken stannar vid åtta hållplatser (Sävenäs, Partille, Jonsered, Aspen, Aspedalen, Lerum, Stenkullen och Floda). Här finns goda möjligheter att skapa boende nära järnvägen (stationssamhällets renässans) vilket medför ett ökat pendelresande med tåg och stärkt regionförstoring. En omgående utbyggnad av denna etapp uppfyller Göteborgsregionens strukturbild att regionen skall utvecklas utmed de fem huvudstråken och att detta skall ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendeltrafik på järnväg. En utbyggnad Göteborg – Floda är en förutsättning för att K2020:s mål om dubblerat pendelresande skall uppfyllas.

En utbyggnad av kapaciteten på denna sträcka ger möjlighet att utveckla pendeltrafiken till 5 – 6 tåg per timma.

Floda - Alingsås

Relativt glest befolkat och med endast två hållplatser för pendeltågen (Norsesund, Västra Bodarna samt slutstationen Alingsås). Byggs denna sträcka ut först tvingas framtida bebyggelse i Lerum och Partille av bl.a bullerskäl långt bort från järnvägen med stora samhällsekonomiska kostnader som följd.

En utbyggnad av enbart denna sträcka ger inga möjligheter till en kraftfull satsning på pendeltrafiken mellan Göteborg - Floda. Detta innebär en kraftig negativ samhällsekonomisk nytta som saknas i kalkylen.

Den transportekonomiska vinsten för etappen Göteborg – Floda har år 2008 beräknats till ca 229 milj kronor per år (se bilaga). På grund av den kortare sträckan (15 km mot 23 km) och den sannolikt betydligt lägre hastigheten tågen kan ha på grund av spårgeometrin, kan vinsten för sträckan Floda – Alingsås antas bli endast 75 milj kronor per år. Det är därför avsevärt mer lönsamt att så snabbt som möjligt bygga delen Göteborg – Floda förutsatt att banan förläggs i en tunnel.

- **Tunnel eller befintligt läge mellan Göteborg - Floda**

Tunnel

Järnvägsföreningen föreslår en sträckning norr om sjön Aspen från Fjällbo väster om Partille till strax väster om Ubbared. Hela sträckan är byggd som bergtunnel. Därmed skulle de flesta konfliktpunkter utmed befintlig bana undvikas samtidigt som arbetet med tunneln kan ske

effektivt sju dagar per vecka och 24 timmar per dygn. Tunneln genererar som ovan nämnts stora samhällsekonomiska vinster jämfört med att bygga i befintligt stråk. Enbart de direkta logistikvinsterna beräknades år 2008 till 229 milj kronor per år (se bilaga). Kapitaliserat nuvärde efter 4% ränta i 60 år ger en vinst om 5,3 miljarder. Därtill kommer miljövinster etc. Byggtiden för tunneln är fem år, planeringstid också fem år vilket ger en kortare tid än att bygga i befintlig sträckning.

För delen Floda – Alingsås torde en tunnel inte vara aktuell

Befintliga spår

Att det skulle vara möjligt att bygga mellan Floda – Lerum i befintligt läge är möjligen sant men det skulle i så fall ske till mycket stora kostnader och intrång och med en rad obekanta faktorer och mycket stora risker som påverkar slutpriset. Detta insåg Banverket redan 2009 (juni) då man lade ner fyrspårsutredningen Aspen – Floda.

En utbyggnad invid befintliga spår med pågående trafik är ett mycket svårt projekt. Den pågående trafiken måste begränsas, bygget får till stor del ske nattetid, bygget sker i tätorter etc. En rimlig bedömning är en byggtid om minst tio år plus minst fem års planeringstid. Sannolikt måste dessutom en stor del av befintlig banvall byggas om vilket ytterligare fördröjer och fördyrar projektet. Pågående utbyggnad av Mälarbanan mellan Barkarby - Kallhäll demonstrerar alla de problem och kostnader som uppstår vid bygge i tätort och med pågående trafik.

Redan Nils Ericson konstaterade på 1850-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.

Kostnader

I utredningen har gjorts ett antal kostnadsbedömningar som inte närmare redovisas. Resultatet av dessa bedömningar kan starkt ifrågasättas. Att det är billigare att bygga mellan Alingsås - Floda än mellan Floda – Göteborg är närmast självklart med tanke på att det är en kortare sträcka.

Men att det som studien hävdar, skulle kosta två miljarder kronor mer att bygga två nya spår i en tunnel norr om Aspen än att bygga utmed befintlig bana mellan Floda – Göteborg kan ifrågasättas. Tidigare studier och beräkningar visar tvärtom att en ny sträckning i tunnel till Göteborg är 1,5 miljarder billigare att bygga än att bygga utmed befintlig bana. Nya kopplingspunkter måste sannolikt göras även om man bygger längs befintlig bana. Beroende på hur trafiken utformas kan kopplingspunkten i Floda slopas vilket sammanlagt minskar investeringarna med två miljarder.

Finansieringen och utbyggnaden av projektet bör ingå i det Västsvenska paketet eftersom effekterna till stor del är av nytta för hela Göteborgsregionen.

Västlänken

Västlänken kan bara bli samhällsekonomiskt lönsam om den ses i ett större sammanhang. Det finns inga kalkyler som omfattar hela projektet och dess samband med de fem matarbanorna. Den samhällsekonomiska nyttan av projektet är beroende av pendeltågstrafiken på dessa. Om

pendeltågstrafiken skulle stagnera eller minska innebär det att Västlänkens samhällsnytta påverkas negativt och en redan svag samhällsekonomisk kalkyl blir ännu sämre. Västlänken måste ses i sammanhanget att pendeltrafiken ökar vilket för Västra Stambanans del innebär att den inte får trängas undan av fjärr- och godståg.

Birgitta Waldenborg
Ordförande i Järnvägsföreningen

Bilagor:

- Bilaga 1. Samhällsekonomiska parametrar
- Bilaga 2. Järnvägsföreningens folder
- Bilaga 3. Flygblad om tunnelalternativet
- Bilaga 4. Samhällsekonomisk PM. Järnvägsföreningen 2008-12-11