

Järnvägsföreningen i Lerum
c/o BAS
Hilleforsvägen 2
443 61 Stenkullen
2012-03-03

Yttrande

Trafikverket

Yttrande över Trafikverkets utredning om transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder Remissvar TRV2011/17304

Järnvägstrafiken på Västra Stambanan mellan Göteborg/Göteborgs hamn – Stockholm/Mälardalen är av stort nationellt intresse. Västra Stambanan är en av de viktigaste järnvägarna i Skandinavien för såväl gods- som persontrafik. Efterfrågan på kapacitet på Västra Stambanan kommer sannolikt att öka avsevärt, inte minst för godstrafiken. För pendeltrafiken och för att förstora regionen är Västra Stambanan av avgörande betydelse.

Målet för pendelresor på Västra Stambanan mellan Göteborg - Alingsås innebär att antalet resor ökar från 4,2 miljoner per år 2011 till 10 miljoner resor per år 2025. För att klara denna ökning krävs en rejäl kapacitetsförstärkning på banan.

Av utredningen kan utläsas att järnvägssträckan Göteborg – Floda är en av de sträckor i landet som har absolut störst kapacitetsbrist. Göteborg – Floda är en parallell till 3.e spåret i Stockholm vilket talar för att sträckan måste prioriteras högt.

Transittrafiken genom Sverige behandlas inte av utredningen. Transittrafiken ställer också krav på mer kapacitet för godstransporterna eftersom denna trafik också förväntas öka i takt med krav på snabbare och säkrare transporter. Godstrafikens behov av kapacitetsförstärkning är därför sannolikt underskattat i utredningsrapporten.

Sett ur ett regionförstoringsperspektiv är det positivt med bättre förbindelser Göteborg - Borås. Västra Stambanans strategiska betydelse för rikets gods- och persontransporter får ändå anses vara viktigare. För godstransporterna pekar utredningen på ett kraftigt ökat kapacitetsbehov. Göteborgs Hamn transporter sker till stor del via Västra Stambanan till/från de flesta av hamnens ”dry ports”. För att skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av Göteborgs Hamn krävs ur utbyggnads- och planeringssynpunkt en helhetssyn där Hamnbanan inte är begränsad till Hisingen utan omfattar sträckan Göteborgs Hamn – Floda. På denna sträcka är det inom en relativt snar framtid nödvändigt med en utbyggnad till fyra spår. Alternativa transportvägar, t ex väster om Vänern är av kapacitetsskäl inte realistiska.

Trafikverket (tidigare Banverket) har under närmare 15 års tid utrett frågan om utbyggnaden av Västra Stambanan till fyra sammanhållna spår rakt genom Lerums tätorter. Utredningen

avslutades när det slutliga priset för tio kilometers utbyggnad bedömdes uppgå till 2,7 mdr kronor. En fortsatt utbyggnad från Aspen till Sävenäs via Partille skulle överslagsmässigt kosta minst lika mycket. Hela den nödvändiga utbyggnadssträckan Göteborg - Floda skulle då kosta i storleksordningen 6 mdr kronor om utbyggnaden sker intill befintliga spår.

Men att bygga intill befintliga spår är komplicerat och svårt eftersom trafiken på de ”gamla” spåren skall upprätthållas samtidigt som utbyggnaden sker. Att följa befintliga spår Floda – Aspen – Göteborg innebär att man följer den gamla banvallen som anlades 1856 och är i stort behov av att rätas ut och rustas upp. Byggnationen begränsas till några timmar. Detta problem bekräftades för övrigt av Lena Erixon vid IVA/VIHK konferens i Göteborg den 21. februari.

Järnvägsföreningen har därför studerat möjliga alternativ. Bland annat en alternativ sträckning i form av en 20 km lång tunnel norr om sjön Aspen. Tunneln är en kilometer kortare än motsvarande sträcka utmed befintliga bana. Tunneln förlängd till Sävenäs beräknas uppskattningsvis kosta 4 – 4,5 mdr kronor.

Tunneln är således betydligt billigare än att bygga i ytläge utmed befintliga spår.

Tunneln ger fördelar i form av betydligt mer kapacitet för godstrafiken speciellt nattetid samt inga eller obetydliga miljöstörningar. Restiden med snabba persontåg blir åtta minuter kortare genom tunneln än utmed befintlig bana. Tunneln öppnar dessutom för ett nytt trafikslag – närregiontåg mellan Herrljunga/Vårgårda/Alingsås – Göteborg som skulle korta restiden med 16 min i varje riktning.

För att temporärt lösa kapacitetsproblemen arbetar Trafikverket med förbigångsspår i Stenkullen (öster om Lerum) och Algutsgården (öster om Alingsås). Förbigångsspåret i Stenkullen är olämpligt placerat (jfr bilaga) och kan dessutom inte användas i en framtida helhetslösning. En utbyggnad i Stenkullen innebär enligt uppgift från Trafikverket dessutom att den 2011 nybyggda norra perrongen i Stenkullen delvis får rivas. En optimal lokalisering är istället Ubbared där förbigångsspåren skulle kunna ingå som en del i en fortsatt utbyggnad av fyra spår till Alingsås.

Sammanfattningsvis är det Järnvägsföreningens uppfattning att

- kraftfulla satsningar krävs för en upprustning av järnvägsnätet i Sverige
- en helhetsplan måste ligga till grund för kommande investeringar i funktionella järnvägssträckor
- järnvägssträckan Göteborg – Floda måste prioriteras för sträckan Göteborg – Borås
- ytterligare två spår invid befintliga spår mellan Göteborg – Floda inte möjligt att bygga
- en tunnel norr om sjön Aspen är billigare än att bygga i ytläge och ger logistiska och miljömässiga fördelar
- förbigångsspåret i Stenkullen innebär bortkastade investeringsmedel. En optimal lokalisering är Ubbared
- planeringen för utbyggnaden av den funktionella järnvägssträckan Göteborg – Floda omgående måste påbörjas