

Etappindelning vid utbyggnad av Västra stambanan

Bilaga till rapporten Samhällsekonomiska vinster genom utbyggnad av sträckan
Göteborg-Floda med en bergtunnel norr om Aspen

2017-09-24

Etappindelning vid utbyggnad av Västra Stambanan mellan Alingsås och Göteborg

Utbyggnaden kommer att göras med två nya spår. Man diskuterar för närvarande om var spåren skall förläggas och i vilken tidsföljd arbetena skall göras.

Byggandet omfattar tre olika delar:

- A. Sträckan Gbg C-Fjällbo (i huvudsak Sävenäs bangård). Här ingår godsspåret för Hamnbanan, anslutning av detta till V Stambanan, planskiljda korsningar för banorna från Uddevalla, Trollhättan och Alingsås m.m
- B. Bandelen Fjällbo-Håvared (etapp 1)
- C. Bandelen Håvared- Alingsås (etapp 2).

Avgränsning mellan etapperna 1 och 2 har av flera skäl valts att ligga vid Håvared, 2,5 km öster om Floda.

Ombyggnad av sträckan Gbg-Fjällbo bör av många orsaker göras först eller samtidigt med följande etapper. Delen är starkt beroende av hur spårdragning i Gbg i samband med Västlänksarbetena löses, och måste göras oavsett när etapp 1 och etapp 2 byggs.

Etapp 1. Fjällbo-Håvared

Sträckningen har diskuterats i många år. Man har nu kommit fram till att de två nya spåren sannolikt kommer att förläggas i en 19,5 km lång bergtunnel norr om sjön Aspen.

En utbyggnad av denna etapp skulle samhällsekonomiskt vara synnerligen fördelaktigt med en NNK av c:a 1,22. Den årliga vinsten har beräknats till c:a **640 miljoner kronor**.

Beräkningarna redovisas i en separat utredning.

Etapp 2. Håvared-Alingsås

Sträckningen omfattar två nya spår förlagda ovan mark. På grund av den för järnvägsbygge komplicerade terrängen torde de nya spåren komma att läggas i nära anslutning till de befintliga, men för att minska störningarna från pågående trafik och för att ej hindra denna, bör en 10-15 meter bred markremsa sparas mellan de nya och de gamla spåren.

Diskussion har uppstått om man skall bygga etapp 1 eller etapp 2 först. Vardera etappen torde ta 8-10 år, inklusive projektering, att färdigställa.

Etapp 1 blir 21,5 km lång (varav tunnel 19,5 km). I dag kör X 2000 på den gamla banan (22,5 km) med i medeltal 101 km/tim på 13,3 minuter. I tunneln kan man köra minst 200 km/tim, körtiden blir 6,5 minuter och tidsbesparingen $13,3 - 6,5 = 6,8$ minuter, säg 7 minuter. Med den ökning av antalet resenärer man kan förvänta i framtiden, får man en årlig samhällsekonomisk vinst av c:a 640 miljoner kronor. Med 4 % ränta i 60 år motsvarar det en samhällsvinst av 14,8 mdr.

Etapp 2 är 15,5 km lång. I dag kör X 2000 denna sträcka på 6,8 minuter, 137 km/tim. Om man kunde bygga en ny sträckning som möjliggjorde 200 km/tim skulle man få en körtid av 4,7 minuter. Dessa 2,1 inbesparade minuter skulle dock fordra en radikal ombyggnad av banan vilket skulle kosta minst 3 miljarder kronor. Tidsvinsten 2,1 minuter skulle även med långt fler resenärer än i dag inte motsvara mer än c:a 120 miljoner/år i samhällsekonomisk vinst. På 60 år blir det 2,8 mdr. NNK blir negativ. Observera att pendeltågen förutsättes komma att gå på den gamla banan och därför inte göra några tidsvinster.

Man måste vara medveten om, att alla beräkningar av framtida trafikvinster är mycket osäkra och endast kan ge en uppfattning av tendensen. Beräkningarna visar dock klart, att etapp 1 är synnerligen samhällsekonomiskt lönsam. Etapp 2 är däremot mycket tveksam ur samhällsekonomisk synpunkt. Härav följer också, att varje år som etapp 1 försenas innebär en årlig kostnad för samhället av mer än en halv miljard. Om etapp 2 skulle byggas först torde etapp 1 försenas minst 8-10 år, vilket innebär en samhällsförlust av 5-6 mdr kronor.

Trafikering

Om etapp 1 (tunneln) byggs först kan man när den är färdig dra alla fjärrtåg, regiontåg och godståg i den. Pendeltågen får ensamma disponera den gamla banan Floda-Göteborg, vilket kan möjliggöra 10-minuterstrafik.

De resenärer från Alingsås, som skall till Göteborg, får åka med regiontågen i tunneln, och kommer att kunna förkorta sin restid avsevärt. I dag är restiden med pendeltåget 40 minuter, regiontågen kan i tunneln köra på c:a 18 minuter, en tidsbesparing på 22 minuter. Om regiontågen skall stanna i Norsesund, V Bodarne och Stadsskogen blir besparingen c:a två minuter mindre per uppehåll, d.v.s. 16 minuter. Om de relativt få resenärerna från dessa hållplatser skall få försena för alla andra på regiontågen med 6 minuter per resa, är en fråga som kan lösas senare och påverkar inte valet av utbyggnadsetapper.

Lönsamheten av etapp 2 (Håvared-Alingsås) är som nämnts mycket tveksam. Om denna sträcka ej byggs om, och om det skulle bli trångt mellan tåglägena kan en lösning vara att dra in pendeltågen mellan Alingsås och Floda och sätta in bussar för de passagerare som skall från Alingsås till Floda, Stenkullen och Lerum. En sådan busslinje skulle också kunna lösa en del av transportbehovet från Ingared och Tollered, kanske även från Norsesund, V Bodarne och Stadsskogen.

Avståndet mellan Norsesund och Alingsås är c:a 10 km. En busslinje med max 3 stopp bör kunna köra sträckan på mindre än 15 minuter, för resande från Stadsskogen går det på c:a 5 minuter. Trots att en busslinje ofta innebär byten och väntetid för passagerarna har busslinjen

den fördelen att man kan nå olika bostadsområden dit järnvägen inte går. Bussförbindelser för den aktuella sträckan bör därför utredas mera. De kan i många fall vara möjliga alternativ till pendeltågsstationer.

Investeringar

Om man inte bygger etapp 2 utan endast etapp 1 och ordnar trafiken som ovan antytts, kan stora belopp sparas. Eftersom pendeltågen försvinner mellan Alingsås och Floda, bör den befintliga banan klara resterande trafik. Utebliven ombyggnad av banan med två nya spår kan innebära en besparing av mer än tre miljarder. Man slipper också bygga vändspår i Alingsås och i Floda och slipper bygga om stationen i Floda. Korsningen mellan den nya banan och den befintliga i Håvared kan göras utan planskildhet eftersom den endast skall användas i undantagsfall. Utöver dessa inbesparade investeringar får man de stora samhällsekonomiska vinster, som angetts ovan.

Även ur miljösynpunkt är det viktigast att så snart som möjligt bygga etapp 1. Byggandet av etapp 1 i en tunnel påverkar allmänheten knappast något. Driften, när tunneln är färdig, stör inte de kringboende. Flyttning av godstrafik och fjärrtrafik från samhällena innebär stora miljövinster.

Sammanfattning

Etapp 1 innebär stora samhällsekonomiska fördelar och förbättringar för resenärerna, varför den bör byggas först. **Etapp 2** innebär tveksamma samhällsekonomiska fördelar och obetydliga förbättringar för resenärerna. Etapp 2 bör därför senareläggas eller eventuellt ej utföras över huvud taget.